

Memorando 8.097/2023

De: Vlademir V. - SG

Para: 8-PGM-SAAJ - Setor de Atividades Auxiliares / Jurídico - A/C Paulo C.

Data: 27/06/2023 às 14:54:48

Setores (CC):

Prefeito, GP-CG, GP-CG-CCONV, SMF, SMOP-DTRANS, 8-PGM-SAAJ

Setores envolvidos:

Prefeito, GP-CG, GP-CG-CCONV, SG, SMF, SMOP-DTRANS, 8-PGM-SAAJ

Programa de Qualificação do Transporte Público Municipal

Senhores,

Precisamos mandar para câmara de vereadores PL criando o Programa de Qualificação do TP que inclui entre outras questões o ajustado no CEJUSC.

Segue minuta de PL e decreto disciplinando a meteria. Assim que todos copiados neste memorando derem ciência e comentarem, inclusive sugerindo, e com a supervisão jurídica da PGM marcamos reunião com os nobres edis e posteriormente enviamos os PL's.

Temos urgência em tramitar por isso peço atenção de todos.

O sr. Gerente de Contratos e convenios, Silvio Kael fica encarregado de criar um nome para o futuro programa de Cartão Social para a população de baixa renda cadastrada e que serão os beneficiarios do Programa.

Informo também que há previsão de aporte federal para este tema, igualmente ao ano passado, o que facilitaria a aceitação tanto dos vereadores quanto da população. O que seria descontado de eventuais aportes da prefeitura.

Alcançando sucesso no programa, podemos divulgar a administração GUSTAVO/CRISTIANO como a primeira a tentar resolver o problema do TP trazendo quem realmente necessita para o sistema.

Novamente, peço atenção e celeridade na leitura e resposta

—
Vlademir Ramos Gonzaga
Secretario Geral

Rua João Pessoa 1363,

CNPJ 90.895.905/0001-60

Telefone: 55 51 3649 8253 (51)98177-2576

Anexos:

4_Relatorio_Plano_de_Redimencionamento_e_Contingenciamento_do_STP__Montenegro_RS__R04.pdf

Minuta_Decreto_Programa_Montenegro_RS.pdf

PL_Programa_de_investimento_em_Mobilidade_Urbana_Montenegro_RS.pdf

Termo_de_entendimento_parcial_junho_2023_versao_final_1_2_.pdf

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17





CDTRAN

CONSULTORIA, ASSESSORIA E PLANEJAMENTO EM TRÂNSITO

4. RELATÓRIO.

PLANO DE REDIMENSIONAMENTO E CONTINGENCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

Cliente:

Prefeitura Municipal de Montenegro RS

Escopo:

Prestação de serviços de consultoria técnica especializada na análise e revisão do cálculo tarifário e do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Município de Montenegro RS.

Junho de 2023. (versão 2.)



Empresa

CDTRAN - Serviços de Consultoria, Assessoria e Planejamento em Trânsito LTDA.

CNPJ: 25.385.911/0001-05

CREA-RS 244003

www.cdtran.com.br

administrativo@cdtran.com.br

engenharia@cdtran.com.br

(51) 3933 7312

Dados da Contratação

Contrato nº 071052022.

Equipe técnica

Adão de Castro Júnior – Gestor de trânsito e Transporte

Especialista em Engenharia de Tráfego

Especialista em Segurança no Trânsito

Dra. Valéria de Deus – Advogada - OAB: 113.454

Especialista em Legislação de Trânsito

Matheus Masahiro Otaki da Ros – Engenheiro Civil - CREA RS 258.973

Sumário

1.	INFORMAÇÕES INICIAIS	5
2.	APRESENTAÇÃO	6
3.	INFORMAÇÕES GERAIS	6
3.1	DO MUNICÍPIO	6
3.2	DA BASE LEGAL	7
3.3	DA ORIGEM DOS DADOS E INFORMAÇÕES OPERACIONAIS	7
4.	CONTEXTUALIZAÇÃO DA CRISE DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	9
5.	DADOS, LEVANTAMENTOS, ANÁLISES DA OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE.....	16
5.1	DA REDE DE TRANSPORTE.....	16
5.1.1	NOTAS EXPLICATIVAS DA VERIFICAÇÃO E CONFERÊNCIA DA EXTENSÃO DAS LINHAS	19
5.2	RODAGEM.....	20
5.2.1	NOTAS EXPLICATIVAS DA VERIFICAÇÃO E CONFERÊNCIA DA RODAGEM	20
5.3	DA FROTA	21
5.4	LEVANTAMENTO DE PASSAGEIROS	22
5.5	DO LEVANTAMENTO DO PREÇO DO DIESEL.....	24
5.6	DESPESAS COM SALÁRIOS, BENEFÍCIOS E ENCARGOS SOCIAIS	25
5.6.1	CÁLCULO DOS FATORES DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTAS, FISCAIS E DESPACHANTES.....	26
5.7	IMPOSTOS E TRIBUTOS	26
5.8	DESPESAS GERAIS	27
5.9	TAXA DE REMUNERAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO	27
5.10	TAXA DE REMUNERAÇÃO E DE DEPRECIAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO	28
5.11	DEMAIS INSUMOS, COEFICIENTES E FATORES.....	29
6.	DOS CÁLCULOS DOS CUSTOS, RECEITAS E VALORES DAS TARIFAS DE REMUNERAÇÃO.....	30
6.1	METODOLOGIA DOS CÁLCULOS.....	30
6.2	APURAÇÃO DOS CUSTOS DO PERÍODO	30
6.3	CÁLCULO DA TARIFA.....	34
6.4	ANÁLISE DA APURAÇÃO DAS TARIFAS E RECEITAS PARA CADA PERÍODO.....	38
6.4.1	CONCLUSÃO DA ANÁLISE DO DÉFICIT.	39

4. RELATÓRIO – PLANO DE REDIMENSIONAMENTO E CONDINGENCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE MONTENEGRO RS

6.4.2	SIMULAÇÃO E PROPOSTA DO VALOR DO DÉFICIT ANOS BASE 2020, 2021 E 2022	40
6.4.3.1	CONCLUSÃO DA ANÁLISE DO DÉFICIT CONFORME A SIMULAÇÃO DESTE CENÁRIO	41
6.4.3.2	LEVANTAMENTO VALORES NÃO RECOLHIDOS DE FUNTRAN E ISSQN	42
6.4.3.3	LEVANTAMENTO DOS VALORES REPASSADOS PARA MUNICÍPIO ATRAVÉS DA EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 123.	43
6.4.3.4	ENCONTRO DE CONTAS	44
7	PLANO DE REDIMENSIONAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE MUNICIPAL.....	48
7.1	PROPOSTA QUANTO A POLÍTICA TARIFÁRIA	48
7.2	DIRETRIZES ESTRATÉGICAS	48
7.3	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	49
7.4	PLANO DE AÇÕES E MEDIDAS	49
8	PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL.....	53
9	AVALIAÇÃO E APRESENTAÇÃO DOS POSSÍVEIS CENÁRIOS FUTUROS	57
10	CONSIDERAÇÕES FINAIS	59

3. RELATÓRIO

ESTUDO, VALIDAÇÃO E REVISÃO DOS CÁLCULOS TARIFÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

1. INFORMAÇÕES INICIAIS

Contrato 071052022

Serviço Contratado: atuar na consultoria técnica especializada na análise e revisão do cálculo tarifário e do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros, por Ônibus, em Linhas Regulares, no Município de Montenegro RS.

Objetivos: análise, conferência e validação, considerando os períodos de 2020, 2021 e 2022 atestando a metodologia aplicada.

1.1 Especificações técnicas da prestação de serviços de consultoria

O contempla as seguintes etapas de execução:

- A) Plano de trabalho;
- B) Levantamento de dados e coleta de informações;
- C) Estudo, validação e revisão dos cálculos tarifários do transporte público municipal;
- D) Elaboração de plano de redimensionamento e contingenciamento do sistema de transporte público municipal.

2. APRESENTAÇÃO

Apresentamos o Plano de redimensionamento e contingenciamento do sistema de transporte público urbano que foi elaborado a partir dos levantamentos, diagnósticos e avaliações entregues como relatórios nos produtos anteriores, com o objetivo de subsidiar o Município de Montenegro, na implantação de possíveis programas, alterações na legislação, mudanças ou ajustes na operação do sistema de transporte urbano e no acompanhamento da evolução do sistema através de metas de curto e médio prazo para o serviço público no município.

O Plano de contingenciamento contém diretrizes e objetivos estratégicos e um plano de ações e medidas de curto, médio e longo prazos e avaliação de cenários futuros.

3. INFORMAÇÕES GERAIS

3.1 Do Município

Quadro de informações gerais	
Coordenadas	29° 41' 20" S 51° 27' 39" O
País	Brasil
Unidade federativa	Rio Grande do Sul
Região metropolitana	Porto Alegre RS
Municípios limítrofes	Triunfo, Nova Santa Rita, Capela de Santana, Pareci Novo, São José do Sul, Maratá, Brochier e Paverama
Distância até a capital	55 km
Fundação	05 de maio de 1873 (149 anos)
Prefeito	Gustavo Zanatta (2021 – 2024)
Área total (IBGE)	420.017 km ² (2010)
População total	66 157 hab. Total (estimativa IBGE/2021)
Densidade	157,5 hab./km ² (2010)

Altitude	31 m
IDH (PNUD/2012)	0,755 - alto
PIB (IBGE/2008)	R\$ 1.421.097,84 mil
PIB <i>per capita</i> (IBGE/2008)	R\$ 24.041,58

Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Montenegro_\(Rio_Grande_do_Su](https://pt.wikipedia.org/wiki/Montenegro_(Rio_Grande_do_Su)

3.2 Da base legal

Foram analisados e considerados para todos os estudos dos serviços de transporte coletivo de passageiros, a seguinte base legal:

- a) Concorrência pública nº 003/2017;
- b) Contrato de concessão nº 01801/2018;
- c) Lei Municipal nº 6403/2017;
- d) Decreto Municipal n.º 7.866/2019;
- e) Lei Federal nº 12.587/2012;
- f) Lei Federal n.º 8.987/95.

3.3 Da origem dos dados e informações operacionais

Foram solicitadas as informações para a Prefeitura e para a Concessionária e operadora do serviço de transporte público, além do acesso ao sistema de bilhetagem eletrônica e GPS dos ônibus através do sistema ITS TRANSDATA (<http://00065.itstransdata.com:6501/TDMaxReports/UserSecurity/Login>):

Dados Operacionais 2020, 2021 e 2022

Nº da frota total e operante (ano fabricação de cada veículo) – Cópia do CRLV

Nº da passageiros totais:

Nº da passageiros isentos (gratuitos):

Nº de passageiros pagantes:

Rodagem mensal:

Nº de linhas:

Km de cada linha:

Percurso das linhas (mapa) – ida e volta:

Frequência e quadro de horário das linhas – ida e volta:

Despesas com Pessoal – Encargos e salários (com base no dissídio da categoria)

Salário motorista (R\$/mês), fator de utilização:

Salário fiscal (R\$/mês), fator de utilização:

Benefícios (R\$/mês)- vales refeição, plano de saúde, vale alimentação, cesta básica:

Encargos sociais (%):

Despesas com pessoal administrativo, manutenção, diretoria.

Preços e insumos – através de notas fiscais ou doc. Comprobatórios

Seguro resp. civil da frota total (comprovante de contratação seguradora):

Valor médio do combustível, para cada período (consulta ANP- Agência Nacional do Petróleo):

Preço do pneu:

Preço da recapagem:

Preço do veículo (ônibus) – chassi e carroceria – vida útil, valor residual

Impostos e tributos

4. CONTEXTUALIZAÇÃO DA CRISE DO TRANSPORTE PÚBLICO

A crise de autossustentação financeira dos sistemas de transporte públicos urbanos não se iniciou com a Pandemia do Covid-19, a situação crítica mostrou seus primeiros efeitos no Brasil, em 2013 quando ocorreram, em praticamente todos os municípios do País, as reivindicações e manifestações populares para a redução das tarifas, melhoria na qualidade dos serviços prestados e mais transparência nos levantamentos financeiros. Essa insatisfação traz à tona um debate fundamental sobre a questão do atual modelo de financiamento da operação do transporte público urbano por ônibus, que hoje recai sobre os usuários diretos dos serviços, por meio dos recursos arrecadados pelas tarifas cobradas dos passageiros.

Nas últimas duas décadas, em função do incentivo ao deslocamento individual, ao desemprego, que reduziu a quantidade de vale-transporte, e à concorrência desleal de aplicativos de transporte individual, os aumentos constantes do preço do combustível (aumento acumulado de 2020 até 2022 na ordem de 99%) já se construiu um enorme descompasso entre receita e despesa do sistema, o que vem gerando grandes dificuldades financeiras ao modal de transporte coletivo de passageiros urbano.

Segundo os estudos e relatórios divulgados por órgãos gestores e representantes dos concessionários, a exemplo NTU somente nos últimos seis anos, de 2013 a 2019, o número de passageiros transportados caiu 26,1%. Isso agravou o quadro registrado anteriormente – entre 1994 e 2012 a redução verificada foi de 24,4%, somando e alcançando em 2019 uma redução na ordem de 50%.

Segunda a Associação Nacional de Transporte Público – ANTP A proporção de pessoas que usam transporte público vem caindo, no caso dos ônibus, o número de pessoas transportadas caiu pela metade nos últimos 25 anos. Parte migrou para o transporte individual, parte passou a andar a pé por não ter como pagar a passagem.

A Região Metropolitana de Porto Alegre perdeu 4 milhões de passageiros em cinco anos (2015 a 2019), aponta relatório do TCE-RS

A Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA é a área mais densamente povoada do Rio Grande do Sul. Segundo estimativas concentra 4,4 milhões de habitantes, representando cerca de 38,2% da população total do Estado.

Conforme dados de 11 cidades da Região Metropolitana, o transporte municipal deve redução de 50%, quando comparado com o ano 2019. Antes da Pandemia a média de usuários por mês chegava a mais de 30 milhões, hoje (2021) pouco mais de 15 milhões. Em Porto Alegre, por exemplo, a média de passageiros transportados por dia útil em agosto foi de 493.908 — antes da pandemia, eram 836.441, redução de 40,9%.

No que se refere à tarifa cobrada e o serviço ofertado, o transporte coletivo vem perdendo o valor competitivo. As tarifas sofrem reajustes regularmente enquanto os ônibus, muitas vezes superlotados, ficam presos em congestionamentos. Considerando que há opções viáveis, muitos passageiros migraram do transporte coletivo para o individual. Esse movimento reflete diretamente no valor da tarifa, que, em geral, é derivada do rateio entre o custo total pelo número de passageiros pagantes. Observa-se que a maioria dos sistemas de transporte público no país atravessa uma fase crítica, caracterizada por um ciclo de perda da produtividade: a queda da demanda acarreta a queda da oferta e da qualidade dos serviços, que induzem ao aumento das tarifas e provocam mais queda da demanda.

Já vivendo uma crise, de oferta dos serviços e de financiamento para garantir um nível mínimo de atendimento, sofreu grande impacto por conta da pandemia COVID - 19, o que levou o modelo atual praticamente a falência. Mas também possibilita a discussão e a busca de alternativas para consolidar seu caráter de serviço público essencial que precisa ser garantido a toda população, não apenas a quem consegue pagar a tarifa de acesso a este serviço.

Frente a Pandemia de Covid-19 o transporte público urbano por ônibus sofreu forte impacto. Em muitas cidades, a queda de passageiros foi de 80%, mas a readequação da oferta ocorreu em condições muito menores. Pois, foi preciso manter

um nível de oferta para reduzir o número de passageiros por veículo, visando evitar aglomerações.

No Município de Montenegro a queda no número de passageiros no ano de 2020 foi na ordem de mais de 50% quando comparado com o ano de 2019 e foram necessárias medidas extremas de redução de linhas e horários nos meses mais críticos da pandemia devido as restrições impostas.

O transporte coletivo urbano é direito social [CF, art. 6º] e serviço público essencial [CF, art. 30). Destaca-se que dos serviços públicos a cargo dos municípios, o único que constitucionalmente é definido como essencial é o transporte urbano, fato até então pouco lembrado pelos poderes concedentes que, em diversas outras áreas, já responde financeiramente pelos custos de universalização - cita-se o SUS e serviços de saúde como um exemplo.

Por conta de sua inquestionável essencialidade, o transporte coletivo urbano manteve-se e segue prestando serviço não obstante esteja efetivamente laborando em condições de onerosidade excessiva, posto que a demanda atual, por conta das alterações sociais decorrentes da pandemia, não faz minimamente frente à cobertura dos serviços em operação.

O transporte público urbano é, portanto, fundamental para milhões de brasileiros, principalmente para as classes populares e imprescindível para a economia.

Destaca-se aqui a importância deste serviço essencial para população, onde a falta dele traria consequências terríveis, tanto para os passageiros deste sistema como para mobilidade da cidade que seria impraticável a ser realizada somente por automóveis.

No que se refere à tarifa cobrada e ao serviço ofertado, o transporte coletivo vem perdendo o valor competitivo, esse movimento reflete diretamente no valor da tarifa, que, em geral, é derivada do rateio entre o custo total pelo número de passageiros pagantes. Observa-se que a maioria dos sistemas de transporte público

no país atravessa uma fase crítica, caracterizada por um ciclo de perda da produtividade - a queda da demanda acarreta a queda da oferta e da qualidade dos serviços, que induzem ao aumento das tarifas e provocam ainda mais queda da demanda.

Ou seja, a queda de demanda ocasionada pelas razões já mencionadas - concorrência, desemprego, pandemia - tornou flagrante que a tarifa cobrada do usuário, que, em sua composição leva em conta justamente a quantidade de passageiros, sofreu notória redução, não mais cobrindo, minimamente, os custos da operação. A solução ortodoxa seria aumentar o preço da passagem, como sempre se fez, neste cenário, aumentar o custo da tarifa, ao contrário de reequilibrar o sistema, terminaria por agravar ainda mais a situação deficitária, na medida em que acabaria por reduzir ainda mais o número de usuários e penalizar o passageiro mais humilde, de baixa renda, que vem a ser o principal beneficiário de um sistema bem equilibrado financeiramente.

A Administração dá um passo determinante para a retomada do sistema de transporte coletivo urbano, na medida em que beneficia diretamente à população mais pobre e aos empregadores do município, responsáveis por cerca de 60% da aquisição de vales-transportes urbanos. Advirá desta medida a ampliação do número de usuários e, por conseguinte, uma oxigenação do autofinanciamento do sistema, convertendo o atual círculo vicioso em um círculo virtuoso.

A concessionária haverá de, por demanda do poder concedente e conveniência da sociedade, adotar soluções que se amoldem à nova realidade do transporte coletivo urbano, com o objetivo de ampliar o conforto do usuário e reduzir custos, de maneira a favorecer o aumento do número de passageiros pagantes e retroalimentar o sistema, cumprindo outra meta insculpida na lei da mobilidade, qual seja, a de incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade.

É nesse contexto que, apresentamos o presente Plano, o qual prevê, entre outras iniciativas, subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, receitas extratarifárias, receitas emergências oriundas de recursos federais (Emenda Constitucional nº 123) desonerações de impostos (ISS) e taxas de gerenciamento visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município.

A concessão de subsídio está em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

O aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros, tem como principal finalidade de manter o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, em sua maioria os mais pobres, humildes que necessitam do transporte coletivo, e dos funcionários e trabalhadores da indústria, comércio e serviço do município, numa proposta que visa auxiliar na geração de empregos e retomada econômica do município, sem, para isso, acabar com a gratuidade que hoje atende a parcela significativa da população. Serão, ainda, efeitos positivos o combate ao transporte irregular e o incentivo à utilização do transporte público.

De tudo isso conclui-se que as propostas aqui apresentadas se convergem para uma mobilidade urbana sustentável em benefícios sociais à coletividade, notadamente à população em geral e principalmente aos usuários do transporte público coletivo urbano, refletindo em inquestionável socorro às políticas públicas que compõe o arcabouço de tutela ao bem-estar dos munícipes.

Municípios fazem sua parte

Os Municípios vêm fazendo sua parte, se esforçando para manter a prestação do serviço do transporte público em funcionamento, principalmente com o início da Pandemia do Covid-19. Prefeituras da Região Metropolitana já repassaram mais de R\$ 120 milhões ao transporte público na pandemia (ano base da pesquisa 2020), em valores diretos, indiretos ou compra de passagens para programas sociais, sem contar outras medidas como isenções ou redução de impostos, aumento de vida útil dos ônibus, revisão de gratuidades, entre outros.

Somente Porto Alegre já repassou, de forma direta, quase R\$ 100 (cem) milhões ao sistema. Abaixo apenas uma amostra de alguns Município e valores estimados já repassados aos sistemas de transporte público municipais.

Tabela 1 – Valores repassados pelas Prefeituras ao Transporte público

VALORES REPASSADOS DAS PREFEITURAS PARA AO	
TRANSPORTE PÚBLICO – ANO BASE 2022	
Prefeitura	valor (R\$)*
Canoas	12.000.000,00
Esteio	1.244.000,00
Gravataí	8.000.000,00
Guaíba	1.336.000,00
Novo Hamburgo	1.077.000,00
Porto Alegre	101.000.000,00
Sapucaia	2.900.000,00
Viamão	4.900.000,00
Cachoeirinha	8.000.000,00
Alvorada	1.183.000,00

Representa os valores totais repassados pelas cidades em 2022.

*Valores estimados (ano 2022).

Fonte: Prefeituras municipais.

Diante deste grave quadro e com a intervenção da Frente Nacional dos Prefeitos, foi possível para o ano de 2022, um aporte de recursos federais através da Emenda Constitucional nº 123/2022. O Governo Federal, por meio do Ministério do

Desenvolvimento Regional (MDR), realizou o auxílio financeiro para o custeio da operação de transporte público coletivo, a estados e municípios, dos recursos disponibilizados por meio do Auxílio Emergencial à Gratuidade das Pessoas Idosas no Transporte Público Coletivo Urbano. Ao todo, foram repassados R\$ 2,46 bilhões a 539 cidades, 19 estados e ao Distrito Federal.

O processo de repasse dos valores nas contas indicadas pelos entes federativos foi concluído cerca de dois meses antes do prazo final para a destinação dos recursos, estipulado pela legislação em 31 de dezembro deste ano. Os entes serão responsáveis pela aplicação e pelo repasse dos recursos aos seus prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros.

O Município de Montenegro recebeu o valor de R\$ 842.833,20 (oitocentos e quarenta e dois mil, oitocentos e trinta e três reais e vinte centavos), conforme os dados e informações do relatório do DATASUS o Município possui uma população de 7.566 (sete mil quinhentos e sessenta e seis) idosos com mais de 65 (sessenta e cinco) anos. A estimativa de usuários, em 2020, idosos com mais de 65 anos é de aproximadamente 160.000 (cento e sessenta mil).

5. DADOS, LEVANTAMENTOS, ANÁLISES DA OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

O serviço de transporte público de passageiros por ônibus, na área urbana e rural do Município de Montenegro - RS, sob regime de Concessão, observadas as disposições da legislação vigente, especialmente da Lei Municipal nº 6403/2017 que dispõe sobre a operação do serviço público do transporte coletivo.

O sistema de transporte público de passageiros, abrangendo três subsistemas:

- I. Subsistema urbano convencional;
- II. Subsistema urbano seletivo e;
- III. Subsistema interiorano convencional.

5.1 Da rede de transporte

Linhas - Ano 2018

- a) Urbanas: 9
 - b) Seletivas: 4
 - c) Interioranas: 5
- Total: 18

Tabela 2 - Quadro de linhas – 2018

Linhas				
Código	Extremos	Via	Modalidade	Natureza Vg
A0501	Rodoviária x Germano Henke	Tanac	Convencional	Normais
A0502	Rodoviária x Germano Henke	José Luiz	Convencional	Normais
A0503	Rodoviária x Cinco de Maio	José Luiz	Convencional	Normais
A0504	Centro x São João x Sto Antonio	Progresso	Convencional	Normais
A0505	Centro x Faxinal	Rodoviária	Convencional	Normais
A0506	Rodoviária x São Paulo	São Pedro	Convencional	Normais
A0507	Faxinal(Doux) x Germano Henke	B.Macedo	Convencional	Normais
A0508	Faxinal(Doux) x Germano Henke	M.Cardoso	Convencional	Normais
A0509	Rodoviária x Estação	José Luiz	Convencional	Normais
Subtotal das Linhas Urbanas				
B0001	Rodoviária x Germano Henke x Sto Antonio x Rodoviária	Tanac	Seletivo	Normais
B0002	Rodoviária x Germano Henke x Sto Antonio x Rodoviária	José Luiz	Seletivo	Normais
B0003	Rodoviária x Cinco de Maio x São João x Rodoviária	RS 287	Seletivo	Normais
B0004	Rodoviária x Cinco de Maio x São João x Rodoviária	Rui Barbosa	Seletivo	Normais
Subtotal das Linhas Seletivas				
M0053	Montenegro x Bom Jardim	Costa Serra	Convencional	Normais
M0054	Montenegro x Santos Reis	Alfama/Lag.	Convencional	Normais
M0057	Montenegro x Porto Garibaldi	Vendinha	Convencional	Normais
M0058	Montenegro x Serra Velha	Muda Boi	Convencional	Normais
M0059	Montenegro x Vapor Velho	L.Catarina	Convencional	Normais
Subtotal das Linhas Interiores				

Linhas - Ano 2022

- d) Urbanas: 6
 - e) Seletivas: 2
 - f) Interiores: 4
- Total: 12



Tabela 3 - Quadro de linhas – 2022

Linhas				
Código	Extremos	Via	Modalidade	Natureza V
A0501	Rodoviária x Germano Henke	Tanac	Convencional	Normais
A0502	Rodoviária x Germano Henke	José Luiz	Convencional	Normais
A0503	Rodoviária x Cinco de Maio	José Luiz	Convencional	Normais
A0504	Centro x São João x Sto Antonio	Progresso	Convencional	Normais
A0505	Centro x Faxinal	Rodoviária	Convencional	Normais
A0506	Rodoviária x São Paulo	São Pedro	Convencional	Normais
A0507	Faxinal(JBS) x Germano Henke	B.Macedo	Convencional	Normais
A0508	Faxinal(JBS) x Germano Henke	M.Cardoso	Convencional	Normais
A0509	Rodoviária x Estação	José Luiz	Convencional	Normais
Subtotal das Linhas Urbanas				
B0001	Rodoviária x Germano Henke x Sto Anton	Tanac	Seletivo	Normais
B0002	Rodoviária x Germano Henke x Sto Anton	José Luiz	Seletivo	Normais
B0003	Rodoviária x Cinco de Maio x São João x R	RS 287	Seletivo	Normais
B0004	Rodoviária x Cinco de Maio x São João x R	Rui Barbosa	Seletivo	Normais
Subtotal das Linhas Seletivas				
M0053	Montenegro x Bom Jardim	Costa Serra	Convencional	Normais
M0054	Montenegro x Santos Reis	Alfama/Lag.	Convencional	Normais
M0057	Montenegro x Porto Garibaldi	Vendinha	Convencional	Normais
M0058	Montenegro x Serra Velha	Muda Boi	Convencional	Normais
M0059	Montenegro x Vapor Velho	L.Catarina	Convencional	Normais
Subtotal das Linhas Interioranas				
Total				

As linhas indicadas em vermelho não estão em operação (levantamento até setembro de 2022) .

Tabela 4 – Quadro de extensão das linhas – 2020/2021

Linhas					Rodagem média
Código	Extremos	Via	Modalidade	Natureza Vg	Extensão km
A0501	Rodoviária x Germano Henke	Tanac	Convencional	Normais	9,9
A0502	Rodoviária x Germano Henke	José Luiz	Convencional	Normais	8,5
A0503	Rodoviária x Cinco de Maio	José Luiz	Convencional	Normais	6,7
A0504	Centro x São João x Sto Antonio	Progresso	Convencional	Normais	5,4
A0505	Centro x Faxinal	Rodoviária	Convencional	Normais	7,4
A0506	Rodoviária x São Paulo	São Pedro	Convencional	Normais	6,9
A0507	Faxinal(Doux) x Germano Henke	B.Macedo	Convencional	Normais	15,5
A0508	Faxinal(Doux) x Germano Henke	M.Cardoso	Convencional	Normais	12,5
A0509	Rodoviária x Estação	José Luiz	Convencional	Normais	8,4
Subtotal das Linhas Urbanas					
B0001	Rodoviária x Germano Henke x Sto Anton	Tanac	Seletivo	Normais	10,5
B0002	Rodoviária x Germano Henke x Sto Anton	José Luiz	Seletivo	Normais	10,0
B0003	Rodoviária x Cinco de Maio x São João x R	RS 287	Seletivo	Normais	8,5
B0004	Rodoviária x Cinco de Maio x São João x R	Rui Barbosa	Seletivo	Normais	8,3
Subtotal das Linhas Seletivas					
M0053	Montenegro x Bom Jardim	Costa Serra	Convencional	Normais	22,0
M0054	Montenegro x Santos Reis	Alfama/Lag	Convencional	Normais	15,0
M0057	Montenegro x Porto Garibaldi	Vendinha	Convencional	Normais	31,4
M0058	Montenegro x Serra Velha	Muda Boi	Convencional	Normais	39,9
M0059	Montenegro x Vapor Velho	L.Catarina	Convencional	Normais	36,0
Subtotal das Linhas Interiores					

5.1.1 Notas explicativas da verificação e conferência da extensão das linhas

Os dados da extensão de cada linha foram obtidos através de informações fornecidas pela Prefeitura e concessionária, através dos boletins de oferta e demanda de passageiros e confrontados com o sistema do GPS e bilhetagem (ITS Trandata - <http://00065.itstransdata.com:6501/TDMaxReports/Home/Index#>).

Conforme os quadros 3 e 4 encontramos algumas diferenças nas extensões de algumas linhas quando comparado com os boletins de oferta e demanda a exemplo da linha A0505 nos períodos de 2020 e 2021, foi considerado uma extensão de 7,4 km (sete vírgula quatro quilômetros) já para o período de 2022 ficou a extensão de 10,3 km (dez vírgula três quilômetros).

5.2 Rodagem

Tabela 5 - Série histórica média mensal nº de viagens e rodagem

Média mensal nº de viagens e rodagem				
Ano	nº de viagens	Km Improdutivo	Rodagem	Compativo 2019
2019	9.854	2.534	107.839	100%
2020	5.054	2%	56.016	52%
2021	6.853	2%	75.643	70%
2022	6.722	2%	72.532	67%

Obs.: ano base 2022 – médias até outubro 2022.

As rodagens foram obtidas através de informações fornecidas pela Prefeitura e concessionária, através dos boletins de oferta e demanda de passageiros e confrontados com o sistema do GPS e bilhetagem (ITS Trandata - <http://00065.itstransdata.com:6501/TDMaxReports/Home/Index#>).

Com base nas planilhas e boletins acrescentamos uma rodagem improdutivo de 2% (dois por cento).

5.2.1 Notas explicativas da verificação e conferência da rodagem

Após a conferência e verificação das extensões de cada linha, realizamos a verificação através dos boletins de oferta e demanda de passageiros do número de viagens realizadas por dia e mês e confrontados com o sistema do GPS e bilhetagem (ITS Trandata - <http://00065.itstransdata.com:6501/TDMaxReports/Home/Index#>).

Obtendo assim a rodagem média por mês e período analisado, conforme tabela 5.

5.3 Da Frota

Base legal

- Lei Municipal nº 6.403/2017
- Item 11.3 da Concorrência pública nº 003/2017

Previsão legal:

- Idade máxima 12 anos para linhas urbanas e seletivo;
- 15 anos linhas rurais - sistema interiorano;
- média da frota não superior a 8 anos;
- mínimo 30% - plataforma PCDs - NBR 14022/2006 - elevador interno

Frota prevista no edital e no início da operação em 2018.

Microônibus: 5 (cinco).

Ônibus básico: 16 (dezesesseis).

Tabela 6 – Frota total e operante conforme ano base

Frota conforme ano base				
Ano	Frota t.	Frota op.	ônibus bas.	micoônibus
2019	21	19	16	5
2020	21	10	16	5
2021	21	13	16	5
2022	17	15	14	3

Em relação aos preços do ônibus utilizamos os valores estabelecidos pela concessionária bem como notas fiscais e cotações dos fabricantes e encarregadores.

5.4 Levantamento de passageiros

Com base nos boletins mensais de oferta e demanda de passageiros, fornecidos pela Prefeitura e Concessionária e com as pesquisas realizadas no sistema de bilhetagem (ITS Trandata)

<http://00065.itstransdata.com:6501/TDMaxReports/Home/Index#>), foi possível realizar uma conferência, análise e verificação dos números de passageiros pagantes totais e equivalentes e em conjunto com a apuração da rodagem obtivemos o índice de passageiro por quilômetros – IPK e IPKe – índice de passageiros por quilometro equivalentes (pagantes).

Tabela 7 – Número de passageiros março a dezembro - ano base 2020

Número de passageiros - março a dezembro ano 2020						
Mês	Pagantes	Cartão	Escolar	Gratuito	Total	Peq.
Março	35.249	75.885	3.109	25.983	140.226	116.123
Abril	11.781	50.942	61	9.137	71.921	62.754
Mai	13.095	57.051	107	10.436	80.689	70.200
Junho	11.919	54.094	90	10.235	76.338	66.057
Julho	10.602	59.511	56	10.068	80.237	70.141
Agosto	12.342	60.781	46	11.036	84.205	73.146
Setembro	12.033	63.474	79	11.595	87.181	75.547
Outubro	14.002	66.993	255	13.199	94.449	81.122
Novembro	15.146	63.736	370	13.462	92.714	79.067
Dezembro	15.133	63.509	315	13.456	92.413	78.800
Média	15.130	61.598	449	12.861	90.037	77.296

Tabela 8 – Número de passageiros janeiro a dezembro - ano base 2021

Número de passageiros - ano 2021						
Mês	Pagantes	Cartão	Escolar	Gratuito	Total	Peq.
Janeiro	13.459	63.978	87	12.871	90.395	77.481
Fevereiro	12.276	61.680	89	12.117	86.162	74.001
Março	11.572	69.739	71	11.532	92.914	81.347
Abril	12.108	64.920	69	11.824	88.921	77.062
Mai	14.863	68.985	495	12.153	96.496	84.096
Junho	17.071	69.545	844	12.240	99.700	87.955
Julho	22.001	80.648	1.032	14.835	118.516	106.189
Agosto	23.210	81.117	1.507	15.773	121.607	108.470
Setembro	24.502	77.737	1.676	17.005	120.920	106.535
Outubro	26.047	83.537	2.200	19.021	130.805	114.571
Novembro	26.893	84.957	2.835	19.401	134.086	116.624
Dezembro	31.401	91.382	1.006	22.426	146.215	126.410
Média	19.617	74.852	993	15.100	110.561	96.728

Tabela 9 – Número de passageiros janeiro a outubro - ano base 2022

Número de passageiros - até outubro ano 2022						
Mês	Pagantes	Cartão	Escolar	Gratuito	Total	Peq.
Janeiro	21.283	71.276	23	16.446	109.028	94.828
Fevereiro	22.237	75.581	980	16.504	115.302	100.687
Março	27.890	88.540	6.246	20.507	143.183	122.555
Abril	24.686	80.254	5.974	18.816	129.730	110.617
Mai	26.292	88.881	6.647	19.962	141.782	121.430
Junho	24.212	84.849	6.052	18.507	133.620	114.734
Julho	24.359	86.990	4.728	19.926	136.003	116.570
Agosto	27.581	93.037	7.013	21.175	148.806	126.025
Setembro	25.087	82.184	5.572	19.993	132.836	113.068
Outubro	26.791	83.530	4.936	20.014	135.271	116.435
Novembro	25.379	84.647	5.127	20.802	135.955	116.370
Dezembro	27.431	82.189	1.619	20.186	131.425	114.646
Média	25.269	83.497	4.576	19.403	132.745	114.101

Abaixo quadro e uma série histórica do volume de passageiros totais e equivalentes do período de 2019 a 2022.

Tabela 10 – Série histórica dados operacionais

Série histórica dados operacionais - Média Mês								
Ano	Vlr tarifa	nº de vg	Rodagem	nº pass. Total	nº PE	IPKe	Gratuidades	
2019	R\$ 3,95	9.854	107.839	204.022	172.093	1,60	-15,65%	
2020	R\$ 3,95	5.054	56.016	90.037	77.296	1,38	-14,15%	
2021	R\$ 3,95	6.853	75.643	110.561	96.728	1,28	-12,51%	
2022	R\$ 4,80	6.831	72.035	132.745	114.101	1,58	-14,04%	

Destaque para a queda no número de passageiros devido aos efeitos da pandemia. Também podemos observar o percentual de gratuidades que na maioria são usuários idosos com mais de 65 anos, que representam em torno de 60%. Ainda entre os usuários com benefícios a gratuidades estão as pessoas com deficiências e seus acompanhantes e estudantes com 50% de descontos.

5.5 Do levantamento do preço do Diesel

Para apurar os preços do diesel (S10) nos períodos dos estudos realizamos uma pesquisa com base nos valores informados para os distribuidores pela Agência Nacional e Petróleo – ANP.

- base ANP. <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/paineis-dinamicos-da-anp/painel-dinamico-de-precos-de-combustiveis-e-derivados-do-petroleo>

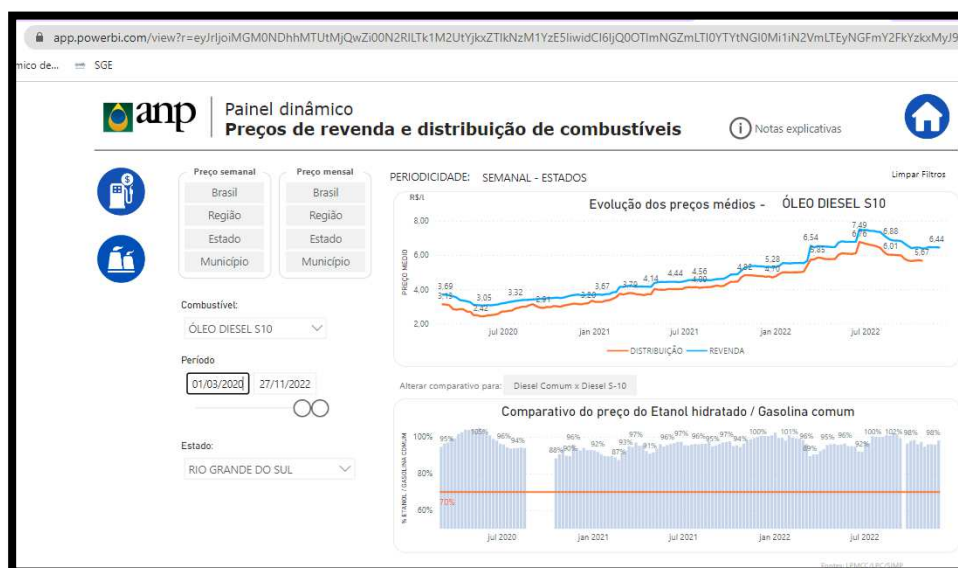


Tabela 11 – Série histórica valor médio do combustível – Diesel S10

Preço médio Diesel- 2020 - 2021 - 2022			
Mês	2020	2021	2022
janeiro	-	3,287	4,931
fevereiro	-	3,517	4,993
março	3,079	3,743	5,5790
abril	2,799	3,690	5,786
maio	2,457	3,981	6,008
junho	2,531	4,018	6,310
julho	2,756	4,108	6,588
agosto	2,939	4,114	6,131
setembro	2,986	4,218	5,869
outubro	2,989	4,511	5,671
novembro	3,122	4,806	6,050
dezembro	3,164	4,744	5,660
média	2,8822	4,0614	5,798

5.6 Despesas com salários, benefícios e encargos sociais

Para apurar os valores de salários e benefícios utilizamos os dissídios da categoria nos períodos (2020, 2021 e 2022) e os referencias de cálculos utilizados na metodologia na planilha de cálculos tarifários da ANTP, conforme já explanado anteriormente.

Tabela 12 – Série histórica despesas com pessoal

Série histórica despesas com pessoal						
Ano	Sal. Mot	Sal Fiscal	Benefícios do Mot	Benefícios do Fiscal	Desp. Adm, Man, Dir %	Encargos Soc. %
2019	R\$ 2.672,14	R\$ 2.080,75	R\$ 943,22	R\$ 619,99	35,43	41,08
2020	R\$ 2.760,69	R\$ 2.271,38	R\$ 1.190,18	R\$ 747,14	35,43	41,80
2021	R\$ 2.760,69	R\$ 2.271,38	R\$ 1.190,18	R\$ 747,18	35,43	39,64
2022	R\$ 3.089,65	R\$ 2.542,12	R\$ 1.392,67	R\$ 862,67	35,43	39,67

5.6.1 Cálculo dos fatores de utilização de motoristas, fiscais e despachantes

Para o cálculo dos fatores de utilização de motorista levamos em conta a frota necessária por faixa horária da operação em dias úteis, sábados e domingos aplicando o método usualmente utilizado conforme aba “A.XII.1 Fator Util. Motorista” na planilha de cálculos tarifários estabelecida.

Em relação ao fator de utilização dos fiscais utilizamos os mesmos que já estavam estabelecido anteriormente.

Tabela 13 – Série fator de utilização - FU

Fator de utilização - FU			
Ano	Motorista	Fiscal	Despachante
2020	1,74	0,11	0,11
2021	1,90	0,11	0,11
2022	1,88	0,11	0,11

5.7 Impostos e tributos

Impostos e demais tributos que incidem sobre os custos conforme a legislação municipal, o edital licitatório e a legislação federal, abaixo considerados:

- Desoneração da folha de pagamento. (Lei nº 14.288, de 2021);
- Imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN)
- Taxa gerenciamento – FUNTRAN.

Tabela 14 – Impostos e tributos

Impostos e tributos - %				
Ano	Desoneração da folha %	ISS - Imposto Municipal %	FUNTRAN %	Total %
2020	2,00	3,50	1,50	7,00
2021	2,00	3,50	1,50	7,00
2022	2,00	2,50	1,50	6,00

5.8 Despesas Gerais

As despesas gerais conforme a metodologia da planilha ANTP, consideramos as seguintes despesas conforme cada período (2020, 2021 e 2022) de apuração:

Tabela 15 – Série histórica despesas com pessoal

Despesas Gerias	
Ano	Totais
2020	R\$ 124.704,76
2021	R\$ 234.469,32
2022	R\$ 234.469,32

Realizamos ajustes nas despesas conforme documentos comprobatórios enviados pela concessionária e para o ano 2020, após ajustes aplicamos uma redução na ordem de 50%. Esta redução levou em conta o período (ano 2020) em que a Pandemia do COVID-19 afetou de forma mais aguda todos os setores e sistema de transporte público.

Nos demais períodos consideramos os valores encaminhados pela operadora do sistema.

Observação: ainda são necessárias mais análises em relação ao tipo de despesas e valores praticados e comprovantes das referidas. Ficando como sugestão um aprofundamento e criar critérios, definir tipo, índices e limites para estas despesas, como forma de estabelecendo mais transparência ao processo.

5.9 Taxa de remuneração da prestação de serviço

Foi utilizado a taxa de (7,31%) remuneração da prestação de serviço conforme estabelecido no Edital CP concorrência nº 03/2017, na proposta apresentada e no Contrato N.º 018012018.

E conforme estabelecido no Anexo XV – Método de Cálculo do Fator de Risco da Planilha de cálculos tarifários.

5.10 Taxa de remuneração e de depreciação do Capital imobilizado

Foi aplicado a metodologia estabelecido na planilha de cálculo tarifários.

(<http://www.antp.org.br/planilha-tarifaria-custos-do-servico-onibus/instrucoes-praticas.html> (págs. 28 e 29)

$$TRC = SELIC - \frac{IPCA}{2}$$

(Equação 2.23)

Tabela 16 – Quadro série histórica da taxa de remuneração de capital - TRC

Série histórica taxa de remuneração de capital - TRC			
Ano	SELIC %	IPCA %	TRC %
2020	3,65	3,79	1,76%
2021	3,50	4,85	1,08%
2022	5,68	9,44	0,96%

Veículos
 Terrenos, edificações e equipamentos de garagem
 Almoxarifado
 Equipamentos de bilhetagem e ITS
 Veículos de apoio
 Infraestrutura

5.11 Demais Insumos, coeficientes e fatores

Para os demais insumos tais como:

Lubrificantes

ARLA

Rodagem – preço de pneus e de recapagem

Custos ambientais

Preço dos ônibus

Taxas e seguros

Utilizamos notas fiscais, levantamentos e pesquisas, comprovantes fornecidos pela concessionária. Ainda realizamos pesquisas de mercado com o objetivo de verificar, comparar e conferir preços praticados.

Em relação aos coeficientes utilizamos os referendados e estabelecidos na planilha de cálculos tarifários.

6. DOS CÁLCULOS DOS CUSTOS, RECEITAS E VALORES DAS TARIFAS DE REMUNERAÇÃO

Considerando as informações e dados fornecidos, a base legal e os objetivos dos serviços técnicos contratados, foram realizados a partir da verificação das metodologias utilizadas pela Prefeitura, através das informações, levantamentos, análises e estudos os cálculos tarifários apurando os custos fixos e variáveis e os índices da passageiros equivalentes por quilômetro, apurando o valor da tarifa de remuneração, da operação realizada para cada período do estudo.

Importante registrar, que para o ano base 2022, os cálculos de custos e de tarifas, bem como os valores de receitas, número de passageiros e rodagem a média mês extraída do período de janeiro a dezembro de 2022.

6.1 Metodologia dos cálculos

Para os cálculos tarifários utilizamos a metodologia estabelecida no Edital item 8.2 e no Anexo II B da Concorrência pública nº 003/2017, conforme a Estudos Econômicos constantes do Anexo II B e Planilha de Cálculo Tarifário constante no Anexo II C deste Edital, de acordo com a metodologia da planilha de cálculo da ANTP.

6.2 Apuração dos custos do período

Para determinação dos custos do período avaliamos os custos fixos e variáveis do Sistema de transporte.

A seguir estão demonstrados os quadros resumos dos custos fixos e variáveis referente aos períodos em estudo (ano base 2020, 2021 e 2022).

Tabela 17 – Quadro Resumo dos custos (R\$/mês) ano base 2020

QUADRO RESUMO DOS CUSTOS (R\$/MÊS) - ano base 2020					
DESCRIÇÃO	VALOR MENSAL	CUSTO/KM	CUSTO/VEÍCULO	%	
CUSTOS VARIÁVEIS					
Combustível (CMB)	R\$ 62.045,66	R\$ 1,11	R\$ 2.954,56	15,76%	
Lubrificantes (CLB)	R\$ 4.194,56	R\$ 0,07	R\$ 199,74	1,07%	
ARLA 32 (CAR)	R\$ 2.053,69	R\$ 0,04	R\$ 97,79	0,52%	
Material de rodagem (CRD)	R\$ 10.777,60	R\$ 0,19	R\$ 513,22	2,74%	
Peças e acessórios (CPA)	R\$ 61.708,50	R\$ 1,10	R\$ 2.938,50	15,68%	
Custos ambientais (CAB)	R\$ 6.856,50	R\$ 0,12	R\$ 326,50	1,74%	
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	R\$ 147.636,52	R\$ 2,64	R\$ 7.030,31	37,51%	
CUSTOS FIXOS					
Pessoal					
Operação	R\$ 98.146,00	R\$ 1,75	R\$ 4.673,62	24,93%	
Manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 34.773,13	R\$ 0,62	R\$ 1.655,86	8,83%	
subtotal	R\$ 132.919,13	R\$ 2,37	R\$ 6.329,48	33,77%	
Administrativas					
Despesas gerais (CDG)	R\$ 10.392,06	R\$ 0,19	R\$ 494,86	2,64%	
DPVAT e licenciamento (CDS)	R\$ 645,44	R\$ 0,01	R\$ 30,74	0,16%	
IPVA	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Seguros (CRD)	R\$ 4.532,92	R\$ 0,08	R\$ 215,85	1,15%	
Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ -	R\$ -	R\$ 0	0,00%	
subtotal	R\$ 15.570,42	R\$ 0,28	R\$ 741,45	3,98%	
Depreciação					
Veículos da frota (DVE)	R\$ 37.177,10	R\$ 0,66	R\$ 1.770,34	9,44%	
Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 1.166,67	R\$ 0,02	R\$ 55,56	0,30%	
Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 1.137,50	R\$ 0,02	R\$ 54,17	0,29%	
Veículos de apoio (DVA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Infraestrutura (DIN)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
subtotal	R\$ 39.481,26	R\$ 0,70	R\$ 1.880,06	10,03%	
Remuneração					
Veículos da frota (RVE)	R\$ 3.595,05	R\$ 0,06	R\$ 171,19	0,91%	
Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 1.389,38	R\$ 0,02	R\$ 66,16	0,35%	
Almoxarifado (RAL)	R\$ 451,24	R\$ 0,01	R\$ 21,49	0,11%	
Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 99,82	R\$ 0,00	R\$ 4,75	0,03%	
Veículos de apoio (RVA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Infraestrutura (RIN)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
subtotal	R\$ 5.535,49	R\$ 0,10	R\$ 263,59	1,41%	
Outras despesas					
Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Locação de garagem (CLG)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Locação de veículos de Apoio (CLA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
subtotal	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
TOTAL CUSTOS FIXOS	R\$ 193.506,30	R\$ 3,45	R\$ 9.214,59	49,18%	
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS	R\$ 341.142,82	R\$ 6,09	R\$ 16.244,90	86,66%	
REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO (RPS)	R\$ 24.937,54	R\$ 0,45	R\$ 1.187,50	6,34%	
TRIBUTAÇÃO					
Lei Federal nº 12.715 (INSS)				2,00%	
ISSQN				3,50%	
ICMS				0,00%	
Taxa de gerenciamento				0,00%	
PIS				0,00%	
COFINS				0,00%	
Outros				1,50%	
SOMA DAS ALIQUOTAS DOS TRIBUTOS DIRETOS					
TOTAL DE TRIBUTOS	R\$ 27.554,44	R\$ 0,46	R\$ 1.220,27	7,00%	
CUSTO TOTAL	393.634,80	R\$ 6,99	R\$ 18.652,67	100%	

Tabela 18 – Quadro Resumo dos custos (R\$/mês) ano base 2021

QUADRO RESUMO DOS CUSTOS (R\$/MÊS) - ano base 2021						
DESCRIÇÃO	VALOR MENSAL	CUSTO/KM	CUSTO/VEÍCULO	%		
CUSTOS VARIÁVEIS						
Combustível (CMB)	R\$ 112.662,36	R\$ 1,49	R\$ 5.364,87	21,99%		
Lubrificantes (CLB)	R\$ 7.981,66	R\$ 0,11	R\$ 380,08	1,56%		
ARLA 32 (CAR)	R\$ 2.646,38	R\$ 0,03	R\$ 126,02	0,52%		
Material de rodagem (CRD)	R\$ 13.348,10	R\$ 0,18	R\$ 635,62	2,61%		
Peças e acessórios (CPA)	R\$ 61.708,50	R\$ 0,82	R\$ 2.938,50	12,04%		
Custos ambientais (CAB)	R\$ 6.856,50	R\$ 0,09	R\$ 326,50	1,34%		
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	R\$ 205.203,49	R\$ 2,71	R\$ 9.771,59	40,05%		
CUSTOS FIXOS						
Pessoal						
Operação	R\$ 131.607,66	R\$ 1,74	R\$ 6.267,03	25,69%		
Manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 46.628,59	R\$ 0,62	R\$ 2.220,41	9,10%		
subtotal	R\$ 178.236,25	R\$ 2,36	R\$ 8.487,44	34,79%		
Administrativas						
Despesas gerais (CDG)	R\$ 19.539,11	R\$ 0,26	R\$ 930,43	3,81%		
DPVAT e licenciamento (CDS)	R\$ 645,44	R\$ 0,01	R\$ 30,74	0,13%		
IPVA	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
Seguros (CRD)	R\$ 3.548,75	R\$ 0,05	R\$ 168,99	0,69%		
Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ -	R\$ -	R\$ 0	0,00%		
subtotal	R\$ 23.733,30	R\$ 0,31	R\$ 1.130,16	4,63%		
Depreciação						
Veículos da frota (DVE)	R\$ 31.540,50	R\$ 0,42	R\$ 1.501,93	6,16%		
Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 1.166,67	R\$ 0,02	R\$ 55,56	0,23%		
Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 1.137,50	R\$ 0,02	R\$ 54,17	0,22%		
Veículos de apoio (DVA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
Infraestrutura (DM)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
subtotal	R\$ 33.844,67	R\$ 0,45	R\$ 1.611,65	6,61%		
Remuneração						
Veículos da frota (RVE)	R\$ 1.791,65	R\$ 0,02	R\$ 85,32	0,35%		
Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 851,04	R\$ 0,01	R\$ 40,53	0,17%		
Almoxarifado (RAL)	R\$ 276,40	R\$ 0,00	R\$ 13,16	0,05%		
Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 61,14	R\$ 0,00	R\$ 2,91	0,01%		
Veículos de apoio (RVA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
Infraestrutura (RIN)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
subtotal	R\$ 2.980,23	R\$ 0,04	R\$ 141,92	0,58%		
Outras despesas						
Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
Locação de garagem (CLG)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
Locação de veículos de Apoio (CLA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
subtotal	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%		
TOTAL CUSTOS FIXOS	R\$ 238.794,45	R\$ 3,16	R\$ 11.371,16	46,61%		
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS	R\$ 443.997,94	R\$ 5,87	R\$ 21.142,76	86,66%		
REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO (RPS)	R\$ 32.456,25	R\$ 0,43	R\$ 1.545,54	6,34%		
TRIBUTAÇÃO						
Lei Federal nº 12.715 (INSS)				2,00%		
ISSQN				3,50%		
ICMS				0,00%		
Taxa de gerenciamento				0,00%		
PIS				0,00%		
COFINS				0,00%		
Outros				1,50%		
SOMA DAS ALIQUOTAS DOS TRIBUTOS DIRETOS						
TOTAL DE TRIBUTOS	R\$ 35.862,14	R\$ 0,44	R\$ 1.588,18	7,00%		
CUSTO TOTAL	512.316,33	R\$ 6,74	R\$ 24.276,48	100%		

Tabela 19 – Quadro Resumo dos custos (R\$/mês) ano base 2022

QUADRO RESUMO DOS CUSTOS (R\$/MÊS) - ano base 2022					
DESCRIÇÃO	VALOR MENSAL	CUSTO/KM	CUSTO/VÉICULO	%	
CUSTOS VARIÁVEIS					
Combustível (CMB)	R\$ 151.441,13	R\$ 2,09	R\$ 8.908,30	23,20%	
Lubrificantes (CLB)	R\$ 10.905,06	R\$ 0,15	R\$ 641,47	1,67%	
ARLA 32 (CAR)	R\$ 2.355,23	R\$ 0,03	R\$ 138,54	0,36%	
Material de rodagem (CRD)	R\$ 14.894,51	R\$ 0,21	R\$ 876,15	2,28%	
Peças e acessórios (CPA)	R\$ 73.848,00	R\$ 1,02	R\$ 4.344,00	11,31%	
Custos ambientais (CAB)	R\$ 8.205,33	R\$ 0,11	R\$ 482,67	1,26%	
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	R\$ 261.649,27	R\$ 3,61	R\$ 15.391,13	40,08%	
CUSTOS FIXOS					
Pessoal					
Operação	R\$ 178.864,49	R\$ 2,47	R\$ 10.521,44	27,40%	
Manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 63.371,69	R\$ 0,87	R\$ 3.727,75	9,71%	
subtotal	R\$ 242.236,17	R\$ 3,34	R\$ 14.249,19	37,11%	
Administrativas					
Despesas gerais (COG)	R\$ 19.539,11	R\$ 0,27	R\$ 1.149,36	2,99%	
DPVAT e licenciamento (CDS)	R\$ 522,50	R\$ 0,01	R\$ 30,74	0,08%	
IPVA	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Seguros (CRD)	R\$ 3.548,75	R\$ 0,05	R\$ 208,75	0,54%	
Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ -	R\$ -	R\$ 0	0,00%	
subtotal	R\$ 23.610,36	R\$ 0,33	R\$ 1.388,84	3,62%	
Depreciação					
Veículos da frota (DVE)	R\$ 40.098,41	R\$ 0,55	R\$ 2.358,73	6,14%	
Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 624,00	R\$ 0,01	R\$ 36,71	0,10%	
Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 989,86	R\$ 0,01	R\$ 58,23	0,15%	
Veículos de apoio (DVA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Infraestrutura (DIN)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
subtotal	R\$ 41.712,27	R\$ 0,58	R\$ 2.453,66	6,39%	
Remuneração					
Veículos da frota (RVE)	R\$ 1.520,86	R\$ 0,02	R\$ 89,46	0,23%	
Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 723,20	R\$ 0,01	R\$ 42,54	0,11%	
Almoxnarifado (RAL)	R\$ 295,39	R\$ 0,00	R\$ 17,38	0,05%	
Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 47,51	R\$ 0,00	R\$ 2,79	0,01%	
Veículos de apoio (RVA)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
Infraestrutura (RIN)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	0,00%	
subtotal	R\$ 2.586,96	R\$ 0,04	R\$ 152,17	0,40%	
Outras despesas					
Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ -	#REF!	R\$ -	0,00%	
Locação de garagem (CLG)	R\$ -	#REF!	R\$ -	0,00%	
Locação de veículos de Apoio (CLA)	R\$ -	#REF!	R\$ -	0,00%	
subtotal	R\$ -	#REF!	R\$ -	0,00%	
TOTAL CUSTOS FIXOS	R\$ 310.145,76	R\$ 4,28	R\$ 18.243,87	47,51%	
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS	R\$ 571.795,03	R\$ 7,88	R\$ 33.635,00	87,60%	
REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO (RPS)	R\$ 41.798,22	R\$ 0,58	R\$ 2.458,72	6,40%	
TRIBUTAÇÃO					
Lei Federal nº 12.715 (INSS)				2,00%	
ISSQN				2,50%	
ICMS				0,00%	
Taxa de gerenciamento				0,00%	
PIS				0,00%	
COFINS				0,00%	
Outros				1,50%	
SOMA DAS ALIQUOTAS DOS TRIBUTOS DIRETOS					
TOTAL DE TRIBUTOS	R\$ 39.165,53	R\$ 0,51	R\$ 2.165,62	6,00%	
CUSTO TOTAL	652.758,78	R\$ 8,97	R\$ 38.259,34	100%	

6.3 Cálculo da tarifa

Através das informações, levantamentos, análises e estudos foi possível apurando os custos fixos e variáveis, os custos quilométricos (Ckm) e os índices da passageiros por quilômetro equivalente (IPKe) e os valores das tarifas de remuneração, da operação realizada para cada período do estudo.

O valor da tarifa consiste no rateio dos custos totais da operação do sistema somados aos tributos divididos entre os usuários pagantes. Para alcançar o valor da tarifa precisamos definir o custo médio mensal do quilômetro percorrido pelo sistema e o índice de passageiros pagantes equivalentes por quilômetro (IPKe).

O IPKe é definido dividindo o número médio mensal de passageiros pagantes equivalentes pela média mensal de quilômetros percorridos pelo sistema.

O valor da tarifa está diretamente relacionado ao número de passageiros que são transportados, ou seja, quanto maior o número de passageiros, pagantes, menor o valor da passagem. Assim, o cálculo da tarifa é composto pelos custos de transportar os passageiros isentos (passe livre), custos estes que são rateados entre os passageiros pagantes.

Tabela 20 – Fórmula de cálculo da tarifa de ônibus

A Fórmula 1 expressa a forma de cálculo da tarifa de ônibus.

$$TAR = \frac{(CF + CV) \times \left(100 - \frac{T}{100}\right)}{IPK} \quad (1)$$

Onde,
TAR: Tarifa;
CF: Custos Fixos;
CV: Custos Variáveis;
T: Tributos;
IPK: Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro.

Tabela 21 – Cálculo da tarifa – ano base 2020

<i>Período de março a Dezembro - ano base 2020</i>		
Cálculo da Tarifa		
2.1	Custo Variável	R\$ 147.636,52
2.1.1	Combustível (CMB)	R\$ 62.045,66
2.1.2	Lubrificantes (CLB)	R\$ 4.194,56
2.1.3	ARLA 32 (CAR)	R\$ 2.053,69
2.1.4	Rodagem (CRD)	R\$ 10.777,60
2.1.5	Peças e Acessórios (CPA)	R\$ 61.708,50
2.1.6	Custos Ambientais (CAB)	R\$ 6.856,50
2.2	Custo Fixo	R\$ 193.606,30
2.2.1	Depreciação (CDP)	R\$ 39.481,26
2.2.1.1	Veículos (DVE)	R\$ 37.177,10
2.2.1.2	Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 1.166,67
2.2.1.3	Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 1.137,50
2.2.1.4	Veículos de apoio (DVA)	R\$ 0,00
2.2.1.5	Infraestrutura (DIN)	R\$ 0,00
2.2.2	Remuneração do Capital Imobilizado (CRC)	R\$ 5.535,49
2.2.2.1	Veículos (RVE)	R\$ 3.595,05
2.2.2.2	Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 1.389,38
2.2.2.3	Almoarifado (RAL)	R\$ 451,24
2.2.2.4	Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 99,82
2.2.2.5	Veículos de apoio (RVA)	R\$ 0,00
2.2.2.6	Infraestrutura (RIN)	R\$ 0,00
2.2.3	Custos com pessoal (CPS)	R\$ 132.919,13
2.2.3.1	Operação (DOP)	R\$ 98.146,00
2.2.3.2	Pessoal de manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 34.773,13
2.2.4	Despesas administrativas (CAD)	R\$ 15.670,42
2.2.4.1	Despesas gerais (CDG)	R\$ 10.392,06
2.2.4.2	Seguro obrigatório e taxa de licenciamento (CDS)	R\$ 645,44
2.2.4.3	Seguro de responsabilidade civil facultativo (CDR)	R\$ 4.532,92
2.2.4.4	IPVA	R\$ 0,00
2.2.4.5	Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ 0,00
2.2.5	Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ 0,00
2.2.6	Locação de garagem (CLG)	R\$ 0,00
2.2.7	Locação de Veículos de Apoio (CLA)	R\$ 0,00
2.3	Remuneração da prestação dos serviços (RPS)	R\$ 24.937,54
3.	Tributos Diretos (ITR)	7,0%
4.	Cálculo do custo total mensal com impostos e tributos (CT)	R\$ 393.634,80
	Passageiros transportados Mensalmente	90.037
4.1	Custo por Passageiro Transportado	R\$ 4,37192
	Passageiros pagantes Mensalmente	77.296,89
4.2	Tarifa Pública	R\$ 5,09258



Tabela 22 – Cálculo da tarifa – ano base 2021

Cálculo da Tarifa - anos base 2021	
2.1 Custo Variável	R\$ 205.203,49
2.1.1 Combustível (CMB)	R\$ 112.862,36
2.1.2 Lubrificantes (CLB)	R\$ 7.981,66
2.1.3 ARLA 32 (CAR)	R\$ 2.646,38
2.1.4 Rodagem (CRD)	R\$ 13.348,10
2.1.5 Peças e Acessórios (CPA)	R\$ 61.708,50
2.1.6 Custos Ambientais (CAB)	R\$ 6.856,50
2.2 Custo Fixo	R\$ 238.794,46
2.2.1. Depreciação (CDP)	R\$ 33.844,67
2.2.1.1 Veículos (DVE)	R\$ 31.540,50
2.2.1.2 Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 1.186,67
2.2.1.3 Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 1.137,50
2.2.1.4 Veículos de apoio (DVA)	R\$ 0,00
2.2.1.5 infraestrutura (DIN)	R\$ 0,00
2.2.2. Remuneração do Capital Imobilizado (CRC)	R\$ 2.980,23
2.2.2.1 Veículos (RVE)	R\$ 1.791,65
2.2.2.2 Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 851,04
2.2.2.3 Almoarifado (RAL)	R\$ 276,40
2.2.2.4 Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 61,14
2.2.2.5 Veículos de apoio (RVA)	R\$ 0,00
2.2.2.6 infraestrutura (RIN)	R\$ 0,00
2.2.3. Custos com pessoal (CPS)	R\$ 178.236,25
2.2.3.1 Operação (DOP)	R\$ 131.607,66
2.2.3.2 Pessoal de manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 46.628,59
2.2.4. Despesas administrativas (CAD)	R\$ 23.733,30
2.2.4.1 Despesas gerais (CDG)	R\$ 19.539,11
2.2.4.2 Seguro obrigatório e taxa de licenciamento (CDS)	R\$ 645,44
2.2.4.3 Seguro de responsabilidade civil facultativo (CDR)	R\$ 3.548,75
2.2.4.4 IPVA	R\$ 0,00
2.2.4.5 Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ 0,00
2.2.5. Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ 0,00
2.2.6. Locação de garagem (CLG)	R\$ 0,00
2.2.7. Locação de Veículos de Apoio (CLA)	R\$ 0,00
2.3 Remuneração da prestação dos serviços (RPS)	R\$ 32.466,26
3. Tributos Diretos (ITR)	7%
4. Cálculo do custo total mensal com impostos e tributos (CT)	R\$ 612.316,33
Passageiros transportados Mensalmente	110.661
4.1 Custo por Passageiro Transportado	R\$ 4,63377
Passageiros pagantes Mensalmente	96.728,26
4.2 Tarifa Pública	R\$ 5,29645

Tabela 23 – Cálculo da tarifa – ano base 2022

Cálculo da Tarifa - ano base 2022	
2.1 Custo Variável	R\$ 263.678,96
2.1.1 Combustível (CMB)	R\$ 153.163,65
2.1.2 Lubrificantes (CLB)	R\$ 11.068,03
2.1.3 ARLA 32 (CAR)	R\$ 2.377,50
2.1.4 Rodagem (CRD)	R\$ 15.016,44
2.1.5 Peças e Acessórios (CPA)	R\$ 73.848,00
2.1.6 Custos Ambientais (CAB)	R\$ 8.205,33
2.2 Custo Fixo	R\$ 310.146,76
2.2.1. Depreciação (CDP)	R\$ 41.712,27
2.2.1.1 Veículos (DVE)	R\$ 40.098,41
2.2.1.2 Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 624,00
2.2.1.3 Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 989,86
2.2.1.4 Veículos de apoio (DVA)	R\$ 0,00
2.2.1.5 Infraestrutura (DIN)	R\$ 0,00
2.2.2. Remuneração do Capital Imobilizado (CRC)	R\$ 2.586,96
2.2.2.1 Veículos (RVE)	R\$ 1.520,86
2.2.2.2 Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 723,20
2.2.2.3 Almoxnafado (RAL)	R\$ 295,39
2.2.2.4 Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 47,51
2.2.2.5 Veículos de apoio (RVA)	R\$ 0,00
2.2.2.6 Infraestrutura (RIN)	R\$ 0,00
2.2.3. Custos com pessoal (CPS)	R\$ 242.236,17
2.2.3.1 Operação (DOP)	R\$ 178.864,48
2.2.3.2 Pessoal de manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 63.371,69
2.2.4. Despesas administrativas (CAD)	R\$ 23.610,36
2.2.4.1 Despesas gerais (CDG)	R\$ 19.539,11
2.2.4.2 Seguro obrigatório e taxa de licenciamento (CDS)	R\$ 522,50
2.2.4.3 Seguro de responsabilidade civil facultativo (CDR)	R\$ 3.548,75
2.2.4.4 IPVA	R\$ 0,00
2.2.4.5 Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ 0,00
2.2.5. Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ 0,00
2.2.6. Locação de garagem (CLG)	R\$ 0,00
2.2.7. Locação de Veículos de Apoio (CLA)	R\$ 0,00
2.3 Remuneração da prestação dos serviços (RPS)	R\$ 41.946,89
3. Tributos Diretos (ITR)	6,0%
4. Cálculo do custo total mensal com impostos e tributos (CT)	R\$ 666.075,86
Passageiros transportados Mensalmente	132.746
4.1 Custo por Passageiro Transportado	R\$ 4,93484
Passageiros pagantes Mensalmente	114.101
4.2 Tarifa Pública	R\$ 5,74118
4.3 Déficit Mensal	R\$ (107.390,13)
4.4 Déficit do período - janeiro a dezembro 2022	R\$ (1.268.681,61)



6.4 Análise da apuração das tarifas e receitas para cada período

Neste capítulo apresentamos a análise das tarifas decretadas em relação as tarifas de remuneração, considerando o estudo e análises dos custos fixo e variáveis, valor de receita, conforme já apresentados.

Consideramos para apuração da receita, para cada período, o valor da tarifa decretada e aplicada ao passageiro pagante.

O sistema de transporte público de passageiros, abrangendo três subsistemas:

- I. Subsistema urbano convencional;
- II. Subsistema urbano seletivo e;
- III. Subsistema interiorano convencional.

Sendo o subsistema urbano seletivo o valor da tarifa é acrescido de 20% (vinte por cento) em relação a tarifa decretada para os usuários dos subsistemas urbano e interiorano convencional.

Neste sentido para apuração da receita foi observado os diferentes valores de tarifas aplicado para cada subsistemas, como também os valores de descontos aplicados as tarifas dos estudantes, que conforme legislação municipal e de 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa decretada dos subsistemas urbano e interiorano convencional.

Tabela 24 – Valores das tarifas decretadas

Valores das tarifas decretadas por período para cada subsistema					
Ano	Urbano convencional		Interiorano		Seletivo
2020	R\$	3,95	R\$	3,95	R\$ 4,75
2021	R\$	3,95	R\$	3,95	R\$ 4,75
2022	R\$	4,80	R\$	4,80	R\$ 5,80

Tabela 25 – Receita e Custo – média mensal para cada período

Receitas Custos - média mensal						
Ano	tarifa decr.	Tarifa Remun.	nº PE	Receita		Custos
2020	R\$ 3,95	5,09	77.296	R\$	305.317,99	R\$ 393.634,80
2021	R\$ 3,95	5,30	96.728	R\$	382.076,62	R\$ 512.316,33
2022	R\$ 4,80	5,74	114.101	R\$	547.685,72	R\$ 655.075,85

Tabela 26 – Cálculo do déficit mensal e total

Cálculo do déficit mensal para cada período e total						
Ano	Receita		Custos		Déficit média mensal	Déficit período
2020	R\$	305.317,99	R\$	393.634,80	-R\$ 88.316,81	-R\$ 883.168,10
2021	R\$	382.076,62	R\$	512.316,33	-R\$ 130.239,71	-R\$ 1.562.876,52
2022	R\$	547.685,72	R\$	655.075,85	-R\$ 107.390,13	-R\$ 1.288.681,56
Total	Total					R\$ 3.734.726,18

Dados operacionais até dezembro 2022

6.4.1 Conclusão da análise do déficit.

Após levantamentos, análises, estudos e considerando os valores das receitas auferidas, bem como os custos apurados para cada período conforme apresentado nas tabelas anteriores, o déficit total ficou em R\$ 3.734.726,18 (três milhões, setecentos e trinta e quatro mil, setecentos e vinte e seis reais e dezoito centavos).

6.4.2 Simulação e Proposta do Valor do Déficit anos base 2020, 2021 e 2022

A pedido do poder concedente realizamos esta análise que chamamos de simulação de proposta do valor do déficit para os anos base 2020, 2021 e 2022.

Para esta análise levamos em consideração as seguintes externalidades:

- Os efeitos da Pandemia do COVID – 19 na economia local de todos os seguimentos e setores da indústria, do comércio e do serviço;
- Toda a população do Município de alguma forma foi afetada economicamente e socialmente;
- Os efeitos da Pandemia no orçamento da Prefeitura Municipal de Montenegro.

Neste sentido realizamos o levantamento de custos sem considerar a remuneração de capital (CRC) e de serviço (RPS).

2.2.2. Remuneração do Capital Imobilizado (CRC)		R\$	0,00
2.2.2.1	Veículos (RVE)	R\$	0,00
2.2.2.2	Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$	0,00
2.2.2.3	Almoxarifado (RAL)	R\$	0,00
2.2.2.4	Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$	0,00
2.2.2.5	Veículos de apoio (RVA)	R\$	0,00
2.2.2.6	Infraestrutura (RIN)	R\$	0,00
2.3 Remuneração da prestação dos serviços (RPS)		R\$	0,00

A síntese da simulação é obter nos valores de tarifas para os mesmos períodos (ano base 2020, 2021 e 2022), desconsiderando nos custos fixos os valores mensais da Remuneração de Capital Imobilizado e Remuneração da prestação dos serviços, como forma de reduzir os valores das tarifas e apresentar um novo valor de déficit e realizar um encontro de contas para um nova proposta e futuro acordo entre as partes (Poder concedente e Concessionária).

Apresentamos a seguir os resultados das análises nas tabelas 27 e 28.

Tabela 27 – Simulação. Tarifa de remuneração e déficit tarifário – média mensal

2. Cenário Tarifa de Remuneração e Déficit Tarifário - média mensal						
Ano	Vlr Tarifa Decr.	Tarifa Remuneração	nº PE	Receita	Custos	
2020	R\$ 3,95	R\$ 4,67	77.296,00	R\$ 305.317,99	R\$ 360.868,10	
2021	R\$ 3,95	R\$ 4,90	96.728,00	R\$ 382.076,62	R\$ 474.212,59	
2022	R\$ 4,80	R\$ 5,31	114.101,00	R\$ 547.685,72	R\$ 605.691,53	

Tabela 28 – Simulação. Cálculo do déficit mensal e total de cada período

2. Cenário - Cálculo do déficit mensal de cada período e total				
Ano	Receita	Custos	Déficit média mensal	Déficit período
2020	R\$ 305.317,99	R\$ 360.868,10	-55.550,11	-R\$ 555.501,10
2021	R\$ 382.076,62	R\$ 474.212,59	-92.135,97	-R\$ 1.105.631,64
2022	R\$ 547.685,72	R\$ 605.691,53	-58.005,81	-R\$ 696.069,72
Total				-R\$ 2.357.202,46


6.4.3.1 Conclusão da análise do déficit conforme a simulação deste cenário.

Após levantamentos, análises, estudos e considerando os valores das receitas auferidas, bem como os ajustes nos custos apurados, sem considerar a remuneração de capital e de serviço, para cada período conforme apresentado nas tabelas anteriores, o déficit total ficou em **R\$ 2.357.202,46 (dois milhões, trezentos cinquenta e sete mil, duzentos e dois reais e quarenta e seis centavos).**

6.4.3.2 Levantamento valores não recolhidos de FUNTRAN e ISSQN

Realizamos um levantamento de valores em aberto (valores não pagos) por parte da concessionária a favor do poder concedente (Prefeitura Municipal de Montenegro) conforme relatórios da Secretária Municipal de Fazenda apresentou os seguintes valores, conforme tabela 29.

Tabela 29 – Levantamento de valores em aberto.

 MUNICIPIO DE MONTENEGRO Impressão Painel de Atendimento - Visão Dívida						
Dívida: 30 - 510 FUNDO - SILAS						
Tipo de Cadastro	Número do Cadastro	Proprietário	Ano do Débito	Valor Vencido	Valor a Vencer	Valor Pendente
Diversos	4705	SILAS - SERVICOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA	2021	R\$ 41.344,98	R\$ 0,00	R\$ 41.344,98
Diversos	4705	SILAS - SERVICOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA	2022	R\$ 125.468,98	R\$ 0,00	R\$ 125.468,98
Diversos	4705	SILAS - SERVICOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA	2023	R\$ 25.701,94	R\$ 0,00	R\$ 25.701,94
Dívida: 30 - 510 FUNDO - SILAS - Total:				R\$ 192.515,90	R\$ 0,00	R\$ 192.515,90
Dívida: 10 - 03 ISS Variável						
Tipo de Cadastro	Número do Cadastro	Proprietário	Ano do Débito	Valor Vencido	Valor a Vencer	Valor Pendente
Mobiliário	4	SILAS - SERVICOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA	2021	R\$ 117.958,98	R\$ 0,00	R\$ 117.958,98
Mobiliário	4	SILAS - SERVICOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA	2022	R\$ 238.750,93	R\$ 0,00	R\$ 238.750,93
Dívida: 10 - 03 ISS Variável - Total:				R\$ 356.709,91	R\$ 0,00	R\$ 356.709,91
Dívida: 11 - 02 ISS Retido						
Tipo de Cadastro	Número do Cadastro	Proprietário	Ano do Débito	Valor Vencido	Valor a Vencer	Valor Pendente
Mobiliário	4	SILAS - SERVICOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA	2022	R\$ 44,94	R\$ 0,00	R\$ 44,94
Dívida: 11 - 02 ISS Retido - Total:				R\$ 44,94	R\$ 0,00	R\$ 44,94

PRONIM AR - Administração de Receitas - Emissão: 08/05/2023 10:32:16 Função: Painel de Atendimento(Módulo Atendimento) >> Balcão >> Painel de Atendimento) - Data de Referência: 08/05/2023 - Tipo de Consulta: Contribuinte - Usuário: antonio.rita

Fonte: PRONIM® AR - Administração de Receitas - Emissão: 08/05/2023 10:32:16



6.4.3.3 Levantamento dos valores repassados para Município através da Emenda Constitucional nº 123.

Também a pedido da Prefeitura realizamos um levantamento dos valores repassados a Prefeitura de Montenegro conforme a Emenda Constitucional nº 123/2022 e a Portaria Interministerial MDR/MMFDH nº 09/2022.

Diante deste grave quadro e com a intervenção da Frente Nacional dos Prefeitos, foi possível para o ano de 2022, um aporte de recursos federais através da Emenda Constitucional nº 123/2022. O Governo Federal, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), realizou o auxílio financeiro para o custeio da operação de transporte público coletivo, a estados e municípios, dos recursos disponibilizados por meio do Auxílio Emergencial à Gratuidade das Pessoas Idosas no Transporte Público Coletivo Urbano. Ao todo, foram repassados R\$ 2,46 bilhões a 539 cidades, 19 estados e ao Distrito Federal.


O processo de repasse dos valores nas contas indicadas pelos entes federativos foi concluído cerca de dois meses antes do prazo final para a destinação dos recursos, estipulado pela legislação em 31 de dezembro deste ano. Os entes serão responsáveis pela aplicação e pelo repasse dos recursos aos seus prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros.

O Município de Montenegro recebeu o valor de R\$ 842.833,20 (oitocentos e quarenta e dois mil, oitocentos e trinta e três reais e vinte centavos), conforme os dados e informações do relatório do DATASUS o Município possui uma população de 7.566 (sete mil quinhentos e sessenta e seis) idosos com mais de 65 (sessenta e cinco) anos. A estimativa de usuários, em 2022, idosos com mais de 65 anos é de aproximadamente 160.000 (cento e sessenta mil), se consideramos o valor de tarifa de remuneração apurado, conforme a tabela 24, de R\$ 5,73 (cinco reais e setenta e três centavos), concluímos que os valores estimados suportados pelo Município para custear as gratuidades dos passageiros idosos com mais de 65 anos chegam próximos a R\$ 916.800,00 (novecentos e dezesseis mil e oitocentos reais).

6.4.3.4 Encontro de contas

Com o objetivo de auxiliar o poder concedente na tomada de decisão realizamos e elaboramos neste relatório um encontro de contas entre os valores apurados de déficit da simulação do cenário, valores em aberto por parte da concessionária e valores repassados pelo governo Federal, ao Município de Montenegro, conforme a Emenda Constitucional nº 123/2022 e a Portaria Interministerial MDR/MMFDH nº 09/2022.

Também foram realizadas atualizações monetárias dos valores de déficit obtidos, das simulações de cenários e da análises de custos e receitas (ano 2020, 2021 e 2022) utilizando o índice IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, através da calculadora do cidadão do Banco Central do Brasil, conforme exemplo abaixo e apresentados nas tabelas 30, 31 e 32.


Calculadora do cidadão

Calculadora do cidadão
Ajuda

Início → Calculadora do cidadão → Correção de valores

Resultado da Correção pelo IPCA-E (IBGE)

Dados básicos da correção pelo IPCA-E (IBGE)	
Dados informados	
Data inicial	12/2022
Data final	03/2023
Valor nominal	R\$ 58.005,81 (REAL)
Dados calculados	
Índice de correção no período	1,02543720
Valor percentual correspondente	2,543720 %
Valor corrigido na data final	R\$ 59.481,32 (REAL)

Fazer nova pesquisa
Imprimir

*O cálculo da correção de valores pelo IGP-M foi atualizado e está mais preciso. Saiba mais clicando [aqui](#).

Gostou desse serviço? Dê sua opinião.



Fonte: Banco Central do Brasil -

<https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0/publico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores&aba=1>

Tabela 30 – Atualização do déficit mensal de 2020

Atualização do déficit mensal de 2020 até 03/2023			
Mês	Vlr médio mensal Déficit		Vlr atualizado - IPCA
março	R\$	55.550,11	R\$ 68.432,14
abril	R\$	55.550,11	R\$ 68.358,16
maio	R\$	55.550,11	R\$ 68.425,30
junho	R\$	55.550,11	R\$ 68.831,41
julho	R\$	55.550,11	R\$ 68.817,64
agosto	R\$	55.550,11	R\$ 68.611,81
setembro	R\$	55.550,11	R\$ 68.454,36
outubro	R\$	55.550,11	R\$ 68.147,70
novembro	R\$	55.550,11	R\$ 67.513,08
dezembro	R\$	55.550,11	R\$ 66.970,61
Total			R\$ 682.562,21

Tabela 31 – Atualização do déficit mensal de 2021

Atualização do déficit mensal de 2021 até 03/2023			
Mês	Vlr médio mensal Déficit		Vlr atualizado - IPCA
janeiro	R\$	92.135,97	R\$ 109.913,05
fevereiro	R\$	92.135,97	R\$ 109.062,36
março	R\$	92.135,97	R\$ 108.541,37
abril	R\$	92.135,97	R\$ 107.541,23
maio	R\$	92.135,97	R\$ 106.899,84
junho	R\$	92.135,97	R\$ 106.431,54
julho	R\$	92.135,97	R\$ 105.555,43
agosto	R\$	92.135,97	R\$ 104.800,86
setembro	R\$	92.135,97	R\$ 103.876,36
outubro	R\$	92.135,97	R\$ 102.705,51
novembro	R\$	92.135,97	R\$ 101.487,66
dezembro	R\$	92.135,97	R\$ 100.313,99
Total			R\$ 1.267.129,20

Tabela 32 – Atualização do déficit mensal de 2022

Atualização do déficit mensal de 2022 até 03/2023			
Mês	Vlr médio mensal Déficit		Vlr atualizado - IPCA
janeiro	R\$	58.005,81	R\$ 62.665,63
fevereiro	R\$	58.005,81	R\$ 60.197,72
março	R\$	58.005,81	R\$ 61.693,51
abril	R\$	58.005,81	R\$ 61.112,93
maio	R\$	58.005,81	R\$ 60.073,66
junho	R\$	58.005,81	R\$ 59.721,30
julho	R\$	58.005,81	R\$ 59.312,05
agosto	R\$	58.005,81	R\$ 59.235,04
setembro	R\$	58.005,81	R\$ 59.670,64
outubro	R\$	58.005,81	R\$ 59.892,24
novembro	R\$	58.005,81	R\$ 59.796,57
dezembro	R\$	58.005,81	R\$ 59.481,32
Total			R\$ 722.852,61

Tabela 33 – Encontro de Contas

Encontro de Contas			
Ano	Déficit mensal		Déficit período
2020	-R\$	55.550,11	-R\$ 555.501,10
2021	-R\$	92.135,97	-R\$ 1.105.631,64
2022	-R\$	58.005,81	-R\$ 696.069,72
Valor nominal total .			-R\$ 2.357.202,46
Valor total atualizado - IPCA			-R\$ 2.672.544,02
EC 123 - Recurso Federal			R\$ 842.833,20
Vlr em aberto* - ISS e FUNTRAN			R\$ 549.270,75
Saldo			-R\$ 1.280.440,07

Após as análises acima apresentadas e considerando os valores de déficit dos períodos:

- a) conforme explanados no item “6.4.2 Simulação e Proposta do Valor do Déficit anos base 2020, 2021 e 2022”, deste Relatório e atualizados monetariamente;
- b) os valores recebidos pelo Governo Federal através da Emenda Constitucional nº 123;



- c) e os valores em abertos de ISSQN e FUNTRAN, apuramos um saldo no valor de R\$ 1.280.440,07 (Um milhão, duzentos e oitenta mil, quatrocentos e quarenta reais e sete centavos) que a Prefeitura poderá adotar uma das medidas que já está definido na Lei Federal nº 12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece em seu art. 9º:

Art. 9º [...]

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

*§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **déficit** ou subsídio tarifário.*

7 PLANO DE REDIMENSIONAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE MUNICIPAL

Serão apresentados neste capítulo a partir dos diagnósticos anteriores apresentamos diretrizes e propostas, bem como o plano de ações e medidas. Esta proposta é fruto de levantamentos, estudos, análises, entrevistas e manifestações das reuniões técnicas promovidas pela equipe técnica. Este trabalho não tem a pretensão de definir uma proposta como uma solução definitiva ou que as ações aqui apresentadas sejam as únicas, mas um documento para estabelecer diretrizes e parâmetros mínimos para a recuperação do Sistema de Transporte coletivo de Montenegro. De fato, o tema precisa de constante debate, críticas e avaliações para avançar e atender as expectativas dos usuários do transporte público e da população.

7.1 Proposta quanto a política tarifária

Apresentaremos uma proposição de nova política tarifária. A política tarifária proposta atenderá às necessidades de custeio e financiamento do sistema de transporte em estudo, assegurando a relação da receita/custo total da operação, podendo ser utilizados como instrumentos promotores de justiça social, ao democratizar as oportunidades de deslocamento com tarifa módica, em conformidade com as diretrizes nacionais. Nesse sentido, destaca-se a lei federal nº 12.587 de janeiro de 2012, que estabeleceu diretrizes para os municípios desenvolverem e implementarem políticas tarifárias mais justas.

7.2 Diretrizes Estratégicas

Destacamos as seguintes diretrizes estratégicas que entendemos como prioritárias para a recuperação do STP, conforme segue abaixo:

- I - Garantia de sustentabilidade e do equilíbrio econômico-financeiro;
- I - Qualificação dos serviços prestados aos usuários;
- III - Eficiência e racionalização operacional;
- IV - Transparência das informações e dados.

7.3 Objetivos Estratégicos

- a) Reduzir os custos fixos e variáveis para minimizar os impactos sobre o cálculo tarifário;
- b) Implementar novas tecnologias;
- c) Viabilizar o deslocamento do usuário de transporte coletivo com maior conforto, segurança e agilidade;
- d) Viabilizar receitas extratarifárias e subsídios públicos para alcançar uma tarifa social e integrada;
- e) Incentivar o uso do sistema de transporte de passageiros no município.

7.4 Plano de Ações e Medidas

A partir das definições das diretrizes e objetivos estratégicos em conjunto com sugestões extraídas das reuniões elaboramos um plano de ações e medidas de curto, médio e longo prazos com objetivo de estabelecer um caminho sólido, factível e possível de ser alcançado.

Medidas de Curto prazo – até dezembro 2023

Para o equilíbrio econômico-financeiro

- a) Utilizar o recurso federal previsto na Emenda Constitucional nº 123 para cobrir os déficits originados pela pandemia do COVID-19;
- b) Instituir, por Lei Municipal um Programa de apoio a infraestrutura de mobilidade urbana e ao sistema de transporte público coletivo urbano, em conformidade com as diretrizes nacionais a lei federal nº 12.587 de janeiro de 2012;
- c) Instituir um Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros;
- d) Revogar a exigência da taxa de gerenciamento de 1,50% (um vírgula cinquenta por cento) sobre a tarifa do transporte público para o Fundo Municipal de Transportes – FUNTRAN, conforme estabelecido na Lei

Municipal nº 4.831/2008 e na Cláusula VI do Edital de Concorrência n.º 03/2017;

- a) Isentar, através de Lei Municipal, do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN que atualmente está em 2,50% (dois vírgula cinquenta por cento) para zero, conforme estabelecido na Lei Federal Complementar 157/2016 que altera a Lei Complementar 116/03;
- e) Apoiar o Projeto de Lei Federal nº 4392/2021 já aprovado no Senado e agora na Câmara - institui o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), iniciativa que consiste em repassar verba do Orçamento da União para custear a gratuidade no transporte urbano para pessoas com mais de 65 anos;
- f) Acompanhar o andamento dos tramites do Projeto de Lei que irá instituir o Marco Legal do Transporte Público, junto ao Ministério das Cidades e do Ministério do Desenvolvimento Regional e após sua aprovação fazer as devidas adaptações e alterações no atual contrato de concessão (<https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/ministerio-das-cidades-recebe-870-contribuicoes-ao-texto-do-projeto-de-lei-do-marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>);
- g) Contratar consultoria externa com o objetivo de prestar serviço técnico especializado para estudos e análises de cálculos tarifários, acompanhamento das ações e demais medidas com o objetivo de qualificar o sistema de transporte público;
- h) Viabilizar o custeio, através de dotação orçamentaria próprias, das isenções e gratuidades estabelecidas por Lei Municipal incluindo o transporte diferenciado para PCDs conforme estabelecido a Lei nº 3791/2002;
- i) Criar um Programa promoção de auxílio à população desempregada ou inscritas no Cadastro único – CadÚnico, através de um “Cartão Social, sendo as passagens custeados através de recursos próprios ou de receitas extratarifárias.

Para a eficiência operacional

- a) Criar grupo e um plano de trabalho técnico permanente, viabilizando o acompanhamento do sistema de transporte e o cumprimento das obrigações contratuais da operadora;
- b) Implantar no site da Prefeitura página com todas as informações do sistema de transporte coletivo de passageiros;
- c) Viabilizar a integração operacional e tarifária entre os modais urbano e intermunicipal;

Medidas de Médio prazo – até 2024

Para o equilíbrio econômico-financeiro

- a) Criar um Fundo do Transporte para gerar recursos para subsidiar e reduzir [ou evitar de aumentar] a tarifa pública do transporte coletivo de passageiros de forma permanente, pois está mais que demonstrado que não mais será possível o custeio desse serviço público essencial somente com o pagamento feito pelo usuário;
- b) Implantar o sistema de estacionamento rotativo pago, através de concessão e destinando o valor da outorga onerosa como receitas extratarifárias para o sistema de transporte coletivo de passageiros;
- c) Estabelecer fontes de arrecadação de recursos para destinar ao fundo municipal, como exemplo a reservar da outorga do estacionamento rotativo pago, contrapartidas de novos empreendimentos, concessão de publicidade nos ônibus, outdoor, abrigos de paradas, entre outras que forem identificadas pelo Município.

Para a eficiência operacional

- a) Viabilizar a elaboração ou aquisição de um aplicativo que disponibiliza informações das linhas, horários e itinerários;
- b) Promover a renovação da frota com aquisição de veículos menores, com capacidade menor do número de passageiros e adequar a idade média da frota de até 06 anos.
- c) Promover o emplacamento dos veículos no município.

Medidas de longo prazo – até 2025

Para a eficiência operacional

- a) Investir na infraestrutura viária, abrigos de paradas, bem como na segurança pública desses entornos;
- b) Adequar os terminais e os locais de início e término de linha.

8 PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

Conforme proposto no Plano de redimensionamento e contingenciamento do STP descrito no capítulo 7. nas medidas de curto prazo deste relatório, apresentamos detalhadamente a proposta do projeto para implantar a nível municipal um programa municipal de reestruturação e qualificação do STP.

A proposta deste projeto é de criar um instrumento de planejamento de ações estratégicas para reestruturação e qualificação do sistema de transporte público urbano. Representando um conjunto articulado de medidas com o objetivo de reestruturar e qualificar o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Para a viabilidade o programa se faz necessário instituir, através de Lei municipal Lei Municipal um Programa de apoio a infraestrutura de mobilidade urbana e ao sistema de transporte público coletivo urbano, em conformidade com as diretrizes nacionais a lei federal nº 12.587 de janeiro de 2012 (Minuta de projeto de Lei anexo) após aprovação e sanção da referida legislação instituir, através de Decreto municipal um Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros (minuta do Decreto anexo).

A proposta prevê que o Programa seja dividido por fases, sendo:

Fase 1 – O equilíbrio econômico-financeiro do STP;

Fase 2 – Planejamento da operação do STP;

Fase 3 – Qualificação e melhorias do STP.

Como proposta inicial do Programa e com objetivo de equilibrar economicamente, qualificar, e manter o transporte coletivo urbano de Montenegro, ao invés de cortar gratuidades e aumentar tarifa, propõem o custeio das gratuidades existentes (Idoso 60 a 65 anos, Escolares 50% e 100%, PDCs, Integrações) e as

peças desempregadas ou em estado de vulnerabilidade social, através da criação do “Cartão Social” dando um passo determinante para a retomada do sistema de transporte coletivo urbano, na medida em que beneficia diretamente à população mais pobre e aos empregadores do município, responsáveis por cerca de 60% da aquisição de vales-transportes urbanos. Advirá desta medida a ampliação do número de usuários e, por conseguinte, uma oxigenação do autofinanciamento do sistema, convertendo o atual círculo vicioso em um círculo virtuoso.

Oportuno ressaltar que o Programa não trata apenas de minimizar os impactos dos custos no valor da tarifa, mas também da qualidade do transporte coletivo, na medida em que, a partir de sua implementação, se torna possível a melhoria da qualidade de infraestrutura - paradas de ônibus, de equipamentos (ônibus, soluções tecnológicas); ampliação da rede de serviços, com mais linhas, horários, frequências, regiões atendidas.

A concessionária por demanda do poder concedente e conveniência da sociedade, deverá adotar soluções que se amoldem à nova realidade do transporte coletivo urbano, com o objetivo de ampliar o conforto do usuário e reduzir custos, de maneira a favorecer o aumento do número de passageiros pagantes e retroalimentar o sistema, cumprindo outra meta insculpida na lei da mobilidade, qual seja, a de incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade.

É nesse contexto que o Poder Executivo Municipal, apresenta o presente Programa, o qual prevê, entre outras iniciativas, subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

A concessão de subsídio está em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo

prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

O aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros, tem como principal finalidade reduzir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, em sua maioria compostos de público pobre, humilde, necessitado do transporte coletivo, e de funcionários e trabalhadores da indústria e comércio do município, numa proposta que visa auxiliar na geração de empregos e retomada econômica do município, sem, para isso, acabar com a gratuidade que hoje atende a parcela significativa da população. Serão, ainda, efeitos positivos o combate ao transporte irregular e o incentivo à utilização do transporte público.

De tudo isso se conclui que a proposição é legítima e converge para uma mobilidade urbana sustentável em benefícios sociais à coletividade, notadamente à população em geral e principalmente aos usuários do transporte público coletivo urbano, refletindo em inquestionável socorro às políticas públicas que compõe o arcabouço de tutela ao bem-estar dos munícipes.

A proposta estabelecida na Minuta de Projeto de Lei (em anexo) dispõe e autoriza o Poder Público Municipal a investir em programa de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e de conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte da tarifa e a proposta estabelecido na Minuta de Decreto Municipal (em anexo) regulamenta o referido Projeto de Lei Municipal e institui o Programa de Reestruturação e Qualificação para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

A) Dos princípios do Programa:

- I – acessibilidade;
- II – sustentabilidade;
- III – segurança;
- III - equidade no acesso dos cidadãos;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços;
- V - justa distribuição dos benefícios e ônus aos usuários do transporte público;
- VI – transparência.

B) As Diretrizes estratégicas:

- I - Qualificação dos serviços prestados aos usuários;
- II - Garantia de sustentabilidade e do equilíbrio econômico-financeiro;
- III - Eficiência operacional;
- IV - Transparência das informações e dados do STP.

9 AVALIAÇÃO E APRESENTAÇÃO DOS POSSÍVEIS CENÁRIOS FUTUROS

Avaliação e projeção de possíveis cenários futuros, para o enfrentamento, com a indicação de possíveis medidas e sugestões que o poder público concedente poderá adotar com o objetivo de obter o reequilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte público municipal.

Com base nos estudos e análises obtidos no ano base 2022, apresentamos os valores de custeio, aportes e subsídios bem como o valor da tarifa de remuneração, a partir das considerações de cada cenário.

1. Cenário

Considerações:

- a) Zerar ISS: 2,5% (conforme estabelecido na Lei Federal Complementar 157/2016 que altera a Lei Complementar 116/03);
- b) Zerar FUNTRAN: 1,5%;
- c) Aumento salários 6% + Insumos

Tarifa de remuneração passou de R\$ 5,74 para R\$ 5,75

Programa de Qualificação STP

2. Cenário

Considerações:

- a) Zerar ISS: 2,5% (conforme estabelecido na Lei Federal Complementar 157/2016 que altera a Lei Complementar 116/03);
- b) Zerar FUNTRAN: 1,5%;
- c) Aumento salários 6% + Insumos;
- d) Custeio das gratuidades em volume mensal estimado em 11.576, valor de custeio R\$ 55.565,00

Tarifa de remuneração passou de R\$ 5,75 para R\$ 5,22

3. Cenário

Considerações:

- a) Zerar ISS: 2,5% (conforme estabelecido na Lei Federal Complementar 157/2016 que altera a Lei Complementar 116/03);
- b) Zerar FUNTRAN: 1,5%;
- c) Aumento salários 6% + Insumos;
- d) Custeio das gratuidades em volume mensal estimado em 11.576, valor de custeio R\$ 55.565,00;
- e) Cartão Social: benefício para famílias no CadÚnico(15.000/50 beneficiários 300) R\$ 72.000,00

Tarifa de remuneração passou de R\$ 5,22 para R\$ 4,66

34. Tabela resume das simulações dos cenários

Programa de Qualificação do STP		
Tarifa referencial		R\$ 5,74
Zerar Iss	2,50%	R\$ 5,75
Zerar FUNTRAN	1,50%	
Aum. Salários + Insumos	6,00%	
Custeio Gratuidades	R\$ 55.565,00	R\$ 5,22
Cartão Social	R\$ 72.000,00	R\$ 4,66
Estimativa de Investimentos	R\$	155.000,00

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto e considerando a crise de autossustentação financeira do sistema de transporte público urbanos do Município de Montenegro e o agravamento com a Pandemia do Covid-19, que hoje recai principalmente, em relação a qualidade dos serviços prestados aos usuários, somado aos constantes aumentos constantes do preço do combustível (aumento acumulado de 2020 até 2022 na ordem de 99%) e a redução do número de passageiros transportados, construiu um enorme descompasso entre receita e despesa do sistema, gerando grandes dificuldades financeiras ao modal de transporte coletivo de passageiros urbano.

Observamos que o Município de Montenegro deve uma redução no número de passageiros na ordem de mais de 50% no ano de 2020 quando comparado com o ano de 2019, sendo necessários aplicar medidas extremas de redução de linhas e horários nos meses mais críticos da pandemia devido as restrições impostas.

Também destacamos neste relatório o percentual de gratuidades que ficou em média de 15%, que representa um volume de quase 20 mil passageiros, principalmente idosos com mais de 65 anos e estudantes com o benefício de 50% de desconto. Este volume de gratuidades representa uma receita mensal na ordem de R\$ 110 mil reais, sendo o praticamente o valor mensal atual do déficit ano base 2022. Neste sentido para o 4. Relatório - Elaboração de plano de redimensionamento e contingenciamento do sistema de transporte público municipal, apresentamos uma série de medidas com o objetivo de adequar a oferta em relação a demanda, com o objetivo de melhorar a qualidade mais também de equalizar o equilíbrio econômico-financeiro e redução dos custos da operação de transporte público.

Ainda propomos e elaboramos um Programa de reestruturação e qualificação do sistema de transporte público para o município apresentamos

detalhadamente a proposta do projeto para implantar a nível municipal um programa municipal de reestruturação e qualificação do STP.

A proposta do Programa é de criar um instrumento de planejamento de ações estratégicas para reestruturação e qualificação do sistema de transporte público urbano. Representando um conjunto articulado de medidas com o objetivo de reestruturar e qualificar o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Por fim, este relatório poderá sofrer alterações até a conclusão de todos os estudos contratados e novas análises poderão ser feitas até a versão final.

Atenciosamente,

CDTRAN - Serviços de Consultoria, Assessoria e Planejamento em Trânsito LTDA.

CNPJ: 25.385.911/0001-05

CREA-RS 244003

Anexos

- 1) Minuta Projeto de Lei Dispõe sobre o investimento em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e ao sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros do município de Montenegro, e dá outras providências.

- 2) Regulamenta a Lei Municipal nº xxxxx e institui o Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros - XXXXXXXXXXXX, e dá outras providências.

PROJETO DE LEI Nº

GUSTAVO ZANATTA, Prefeito Municipal, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte LEI:

Art. 1º Fica o Poder Público Municipal autorizado a investir em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e a conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

§ 1º A concessão de subsídio deverá estar em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

§ 2º Para fins desta Lei, subsídio tarifário é o aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros, com a finalidade de diminuir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, combater o transporte irregular e incentivar a utilização do transporte público.

§ 3º Os investimentos em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana devem priorizar a acessibilidade, a qualidade e a segurança nos deslocamentos das pessoas e promover o desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável.

Art. 2º O subsídio que trata o artigo anterior poderá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de serviços de transporte público ou privado, de passageiros, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a indenização do déficit tarifário, do sistema de transporte público coletivo de passageiros, referente ao período de março de 2020 a dezembro de 2022 será no valor de R\$ xxxxxxxxxxxx (xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx), cujo pagamento se dará em xx (xxxxx) parcelas mensais, iguais e sucessivas, no valor de R\$ xxxxxxxxxxxx (xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx).

Art. 4º O aporte de valores ao sistema de transporte público no valor de R\$ xxxxxxxxxxxx (xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx), e se dará na modalidade de subvenção econômica.

§ 1º O aporte de que trata o caput deverá ser utilizado na aquisição de passagens e aplicado nos programas de políticas públicas de assistência social e demais políticas públicas de isenção de tarifas já existente ou de promoção de auxílio à população desempregada.

§ 2º Por decorrência da subvenção econômica fica congelado o valor da tarifa vigente no transporte público urbano de Montenegro até 31 de dezembro de 2023.

Art. 5º O Poder Público Municipal deverá manter o controle e o monitoramento dos custos operacionais, de acordo com a legislação vigente e os termos do contrato de concessão, e garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



Art. 6º As revisões da tarifa pública e de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público, observando o estabelecido no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço e deverão:

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas concessionárias aos usuários; e
- III - aferir o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, conforme parâmetros, metodologia de cálculos ou indicador definido em edital licitatório ou no contrato de prestação de serviço.

Parágrafo único. O poder público, quando proceder à revisão extraordinária das tarifas, deverá emitir parecer técnico com todos os levantamentos previstos no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço, visando à aferição do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, submetendo a apreciação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT.

Art. 7º Toda criação, alteração ou ampliação de gratuidades, isenções, abatimentos ou outros benefícios tarifários do transporte coletivo urbano de Gravataí deverão ser efetuadas por lei específica, na qual deverá constar expressamente a fonte para o custeio, não podendo tais recursos advirem do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Art. 8º Fica ainda o Poder Executivo autorizado, suspender a cobrança da Taxa de Gerenciamento que incide sobre o cálculo da tarifa, constante da cláusula VI do Contrato de Concessão oriundo da Concorrência Pública nº 003/2017.

Art. 9º O Poder Executivo poderá aditar o contrato de concessão de transporte coletivo para viabilizar a consecução dos objetivos expressos nesta lei.

Art. 10 As despesas autorizadas pela presente Lei serão consignadas no Plano Plurianual – PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e Lei Orçamentária Anual – LOA, através de Lei de Emenda ao Orçamento, que versará exclusivamente sobre a matéria.

Art. 11 As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 12 O Poder Executivo poderá editar Decreto para detalhar normas, definir conceitos e atribuições para viabilizar a correta aplicação da lei.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL, em Montenegro, xx de abril de 2023

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



MINUTA D E C R E T O N° .

Regulamenta a Lei Municipal nº xxxxx e institui o Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros - XXXXXXXXXXXX, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, no uso de suas atribuições conferidas pelo artigo 58 da Lei Orgânica do Município e,
Considerando a necessidade de regulamentar e operacionalizar a Lei Municipal nº xxxxxxx, de xx de maio de 2023,

D E C R E T A:

CAPÍTULO I
PROGRAMA MUNICIPAL DE REESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO SISTEMA DE
TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

SEÇÃO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – **(definir o nome do Programa)**

Parágrafo único. A execução será de responsabilidade da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, devendo elaborar e apresentar um plano de ações e metas.

Art. 2º O PROGRAMA é um instrumento de planejamento de ações estratégicas para reestruturação e qualificação do sistema de transporte público urbano.

SEÇÃO II
DOS PRINCÍPIOS

Art. 3º O PROGRAMA tem como princípios promover no STP:

- I - Acessibilidade;
- II - Sustentabilidade;
- III - Segurança;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços;
- V - Justa distribuição dos benefícios e ônus aos usuários do transporte público;
- VI - Transparência.



SEÇÃO III DAS DIRETRIZES ESTRATÉGICAS

Art. 4º As Diretrizes estratégicas:

- I - Qualificação dos serviços prestados aos usuários;
- II - Garantia de sustentabilidade e do equilíbrio econômico-financeiro;
- III - Eficiência operacional;
- IV - Transparência das informações e dados do STP.

SEÇÃO IV DOS OBJETIVOS DOS PROJETOS, AÇÕES E CAMPANHAS

Art. 5º Os projetos, ações e campanhas têm os seguintes objetivos:

I - Qualificação dos serviços prestados aos usuários:

- a) Aumentar e melhorar a infraestrutura operacional, inclusive a frota de ônibus integrados ao STP;
- b) Priorizar projetos de qualificação da infraestrutura viária pertencentes ao STP;
- c) Ampliar a rede de linhas e ofertar maior regularidade dos serviços e reduzir o tempo das viagens;
- d) Disponibilizar ferramentas tecnológicas de sistemas de informações aos usuários para aumentar a confiabilidade e o conforto dos serviços prestados;
- e) Viabilizar o atendimento por demanda, através de plataformas tecnológicas e aplicativos (APPS), de modo a facilitar o acesso dos usuários das regiões e localidades com baixa demanda;
- f) Investir em avanços tecnológicos com o objetivo de entregar maior conforto, agilidade, confiabilidade e eficiência aos usuários do STP;
- g) Viabilizar e manter a integração físico, operacional e tarifária entre os sistemas urbano e metropolitano de transporte público de passageiros existentes no Município.

II - Garantia de sustentabilidade e o equilíbrio econômico-financeiro do STP.

- a) Investir em projetos e ações para a redução da tarifa do STP;
- b) Promover e preservar a continuidade do serviço, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço;
- c) Manter o controle permanente da gestão econômico-financeira e o monitoramento dos custos operacionais do STP;
- d) Implantar Sistemas de Gestão Econômica do Transporte Público, para a elaboração, acompanhamento e planejamento do Sistema de Transporte Público através de plataforma web e softwares.
- e) Implantar, operar, gerenciar, fiscalizar e manter o sistema de bilhetagem eletrônica diretamente ou por serviço terceirizado;
- f) Estimular os cidadãos a utilizarem o STP.

III - Eficiência operacional para o STP:

- a) Estimular o aumento permanente da qualidade, da produtividade e da eficiência operacional;

- b) Reprogramar, alterar, implantar e ampliar horários, linhas, itinerários, pontos de paradas e terminais, sempre que isto favorecer o acesso e a modicidade tarifária para os usuários;
- c) Promover pesquisas com o objetivo de identificar os níveis de atendimento dos serviços prestados;
- d) Elaborar estudos, levantamentos e pesquisas estatísticas;
- e) Implementar melhorias e adequações na infraestrutura operacional, sempre com o objetivo de aumentar os níveis de atendimento e a eficiência dos serviços prestados;
- f) Implantar e manter um Centro de Controle Operacional e uma estrutura organizacional com capacidade de controlar, monitorar e gerenciar;
- g) Criar equipes técnicas (grupos de trabalho) multidisciplinares dos setores da fiscalização, engenharia e do transporte.

IV - Transparência das informações e dados do STP:

- a) Viabilizar canal de comunicação direta com os usuários para receber, apurar e solucionar queixas, reclamações e sugestões;
- b) Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados;
- c) Manter os dados operacionais atualizados e o serviço de informações disponível aos usuários;
- d) Divulgação das informações relevantes dos contratos de prestação dos serviços da metodologia de cálculo dos custos da tarifa e da prestação de contas;
- e) Apresentar ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT relatórios mensais de prestação de contas, das informações e da continuidade dos serviços prestados;
- f) Criar um comitê de avaliação e acompanhamento do STP com o objetivo de promover uma avaliação permanente da qualidade do sistema de transporte público, monitorar os indicadores e propor melhorias para o serviço.

CAPÍTULO II DA GESTÃO FINANCEIRA DO PROCOLETIVO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 6º O Poder Público Municipal poderá conceder subsídio orçamentário nas modalidades de indenização, aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do STP no Município de Motenegro.

Art. 7º O subsídio de que trata o artigo anterior, poderá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de serviços de transporte público ou privado, de passageiros, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal.

Art. 8º Os reajustes da tarifa pública e de remuneração da prestação do serviço poderão ser revisados e decretados pelo poder público, sempre que for necessário para manter a sustentabilidade, a modicidade tarifária, a qualidade e a eficiência da prestação de serviço, e deverão:

- I - Incorporar parcela das receitas alternativas, subsídios, aporte e custeio em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - Incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas concessionárias aos usuários;
- III - Aferir o equilíbrio econômico-financeiro do STP, conforme parâmetros, metodologia de cálculos ou indicador definido em edital licitatório ou no contrato de prestação de serviço.



Art. 9º O poder público poderá, desde que observado o interesse público, objetivando manter uma política de modicidade tarifária, realizar aportes ao sistema, custeando a tarifa dos usuários beneficiados por isenções no STP ou custeando déficit tarifários.

§ 1º A Secretária xxxxxxxxxxxx emitirá relatório mensal técnico operacional e econômico-financeiro mensal com os devidos valores por usuários isentos, apontando possível existência de diferença a maior (superávit tarifário) ou a menor (déficit tarifário) entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário, sempre até o décimo quinto dia do mês subsequente a prestação dos serviços do STP.

§ 2º Após as devidas apurações de quantidades e valores, referentes à utilização dos usuários beneficiários de isenções, conforme parágrafo anterior, a Secretária xxxxxxxxxxxx, fará o repasse dos valores devidos a gestora do sistema de bilhetagem eletrônica “XXXXXXXXXX”.

§ 3º A Secretária xxxxxxxxxxxx poderá, com a devida justificativa e levando em conta o interesse público, antecipar valores, com base em levantamentos das receitas e dos custos, bem como da utilização das isenções, considerando as médias dos meses anteriores dos dados operacionais e financeiros, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do STP, prestando contas conforme estabelecido no parágrafo primeiro.

CAPÍTULO III DA GESTÃO OPERACIONAL DO PROGRAMA

SEÇÃO I DOS SERVIÇOS DO STP

Art. 10. Os serviços do STP são considerados de caráter essencial, cuja prestação pressupõe serviço adequado, observadas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, universalidade, bom atendimento e modicidade de tarifas.

Art. 11. Os serviços do STP serão gerenciados, controlados e fiscalizados pelo Poder Público Municipal, sempre em observância das normas e procedimentos desta Lei, da licitação e demais legislação federal, estadual e Municipal.

SEÇÃO II DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DO STP

Art. 12. A operação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros será especificada pelo Poder Público Municipal.

Art. 13. O Poder Público Municipal garantirá a prestação permanente do serviço de transporte coletivo, não sendo admitida a sua interrupção, que será considerada como rompimento de contrato passível de suspensão imediata dos direitos advindos da concessão, salvo por motivo de calamidade pública, greve ou fato externo ao serviço.

Art. 14. Sem prejuízo do que trata o artigo anterior, o Município poderá autorizar serviço de transporte de passageiros em caráter experimental e emergencial por tempo não superior a 24 (vinte e quatro) meses.



Art. 15. A concessionária de transporte coletivo disponibilizará ao Poder Público Municipal todos os dados relativos à operação, administração, contabilidade, recursos técnicos e econômico-financeiros que digam respeito à operação dos serviços.

Art. 16. Constituem encargos e obrigações das concessionárias:

I - Prestar o serviço na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato de concessão;

II - Preencher guias, formulários e outros documentos, ou controles não documentais, como por processamento eletrônico de dados, ligados à operação do serviço, dentro dos prazos, modelos e normas a serem fixadas pelo Poder Público Municipal;

III - Efetuar e manter atualizados os dados do seu quadro funcional, a escrituração contábil e de qualquer natureza, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais de acordo com plano de contas, modelos e padrões a serem determinados pelo Poder Público Municipal, de modo a possibilitar a fiscalização pública e social;

IV - Cumprir as normas de operação, manutenção, controle e inspeção;

V - Contratar pessoal comprovadamente habilitado para as funções de operação, manutenção e reparos dos veículos, sendo essas contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação trabalhista ou funcional entre os terceiros contratados pela concessionária ou permissionária e o Poder Público Municipal;

VI - Adquirir e operar veículos que preencham as especificações técnicas de circulação e de conforto previstas na legislação federal e municipal;

VII - Implantação e manutenção de melhorias dos seus equipamentos integrantes ao sistema de transporte coletivo, bem como, auxiliar na implantação e conservação de abrigos de ônibus e terminais;

VIII - Promover a qualificação profissional através da promoção de cursos profissionalizantes e de qualificação técnica, com acompanhamento do Poder Público Municipal;

IX - Manter seguro contra acidentes pessoais para os passageiros;

X - Viabilizar os meios necessários para a integração, entre os seus sistemas e plataformas tecnológicas (tecnologia da informação – TI) e demais programas de computadores do Poder Público, utilizados na operação do STP;

XI - Permitir o acesso dos funcionários designados pelo Poder Público, a toda infraestrutura vinculada à prestação dos serviços, veículos, instalações, garagens, oficinas, entre outras.

SEÇÃO III DAS PENALIDADES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art. 17. O descumprimento das disposições deste Decreto implica a aplicação de multas e penalidades conforme estabelecido no edital licitatório e do Contrato de prestação de serviço, sem prejuízo da aplicação de eventuais legislações aplicáveis ao contrato de concessão.

SEÇÃO IV DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 18. São direitos e deveres dos usuários, além dos gerais previstos no Código de Defesa do Consumidor:

I - Ser transportado com segurança, conforto e higiene, nas linhas e itinerários fixados pelo Poder concedente, em velocidade compatível com as normas legais;

II - Ser tratado com urbanidade e respeito pelas empresas, através de seus prepostos e empregados, bem como pela fiscalização do poder concedente;

III - Pagar as tarifas estabelecidas pelo poder concedente e as fixadas para os serviços complementares;



IV - Usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerários e frequência de viagens compatíveis com a demanda do serviço;

V - Ter acesso fácil e permanente às informações sobre o itinerário, horário e outros dados pertinentes à operação dos serviços;

VI - Zelar e não danificar veículos e equipamentos públicos utilizados no serviço de transporte coletivo;

VII - Receber resposta ou esclarecimentos a reclamações formuladas;

VIII - Não transferir ou comercializar vale-transporte ou qualquer benefício de isenção ao transporte público, que seja lhe conferido.

SEÇÃO V DO PROGRAMA DE POLÍTICAS PÚBLICAS – “Cartão Social”

Art. 19. Fica criado o “Cartão Social” que será utilizado exclusivamente nos programas de políticas públicas de assistência social e da promoção de auxílio à população desempregada.

Art. 20 Fica assegurado o direito ao “Cartão Social” às pessoas residentes no Município e inscritas no Cadastro único e/ou desempregadas, priorizando-se as que estiverem em situação de maior vulnerabilidade econômico-social.

Art. 21 As passagens serão creditadas no “Cartão Social” e deverão ser utilizadas, pelos beneficiários, exclusivamente nos ônibus do sistema de transporte público municipal.

Art. 22 Ficam a Secretaria Municipal da Família, Cidadania e Assistência Social e a Secretaria Municipal de XXXXXXXXXXXXXXXX responsáveis pela operação, gerenciamento e fiscalização do benefício, bem como estabelecer critérios de avaliação para a distribuição do mesmo, através de Ordem de Serviço.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. O Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – xxxxxxxxxxxxxxxx, estará orçamentariamente alocado no órgão xx, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, Unidade xxx, Gabinete do Secretário, Ação xxx, Auxílio ao Transporte Coletivo.

Art. 24. A Secretaria xxxxxxxxxxxxxxxx publicará, mensalmente, relatórios de execução das atividades, estabelecidas neste Decreto, bem como as informações, prestações de contas e dados operacionais do STP.

Art. 25. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 26. Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL, em Montenegro, xx de maio de 2023.

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



MINUTA D E C R E T O N° .

Regulamenta a Lei Municipal nº xxxxx e institui o Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros - XXXXXXXXXXXX, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, no uso de suas atribuições conferidas pelo artigo 58 da Lei Orgânica do Município e,
Considerando a necessidade de regulamentar e operacionalizar a Lei Municipal nº xxxxxxx, de xx de maio de 2023,

D E C R E T A:

CAPÍTULO I
PROGRAMA MUNICIPAL DE REESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO SISTEMA DE
TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

SEÇÃO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – **(definir o nome do Programa)**

Parágrafo único. A execução será de responsabilidade da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, devendo elaborar e apresentar um plano de ações e metas.

Art. 2º O PROGRAMA é um instrumento de planejamento de ações estratégicas para reestruturação e qualificação do sistema de transporte público urbano.

SEÇÃO II
DOS PRINCÍPIOS

Art. 3º O PROGRAMA tem como princípios promover no STP:

- I - Acessibilidade;
- II - Sustentabilidade;
- III - Segurança;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços;
- V - Justa distribuição dos benefícios e ônus aos usuários do transporte público;
- VI - Transparência.



SEÇÃO III DAS DIRETRIZES ESTRATÉGICAS

Art. 4º As Diretrizes estratégicas:

- I - Qualificação dos serviços prestados aos usuários;
- II - Garantia de sustentabilidade e do equilíbrio econômico-financeiro;
- III - Eficiência operacional;
- IV - Transparência das informações e dados do STP.

SEÇÃO IV DOS OBJETIVOS DOS PROJETOS, AÇÕES E CAMPANHAS

Art. 5º Os projetos, ações e campanhas têm os seguintes objetivos:

I - Qualificação dos serviços prestados aos usuários:

- a) Aumentar e melhorar a infraestrutura operacional, inclusive a frota de ônibus integrados ao STP;
- b) Priorizar projetos de qualificação da infraestrutura viária pertencentes ao STP;
- c) Ampliar a rede de linhas e ofertar maior regularidade dos serviços e reduzir o tempo das viagens;
- d) Disponibilizar ferramentas tecnológicas de sistemas de informações aos usuários para aumentar a confiabilidade e o conforto dos serviços prestados;
- e) Viabilizar o atendimento por demanda, através de plataformas tecnológicas e aplicativos (APPS), de modo a facilitar o acesso dos usuários das regiões e localidades com baixa demanda;
- f) Investir em avanços tecnológicos com o objetivo de entregar maior conforto, agilidade, confiabilidade e eficiência aos usuários do STP;
- g) Viabilizar e manter a integração físico, operacional e tarifária entre os sistemas urbano e metropolitano de transporte público de passageiros existentes no Município.

II - Garantia de sustentabilidade e o equilíbrio econômico-financeiro do STP.

- a) Investir em projetos e ações para a redução da tarifa do STP;
- b) Promover e preservar a continuidade do serviço, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço;
- c) Manter o controle permanente da gestão econômico-financeira e o monitoramento dos custos operacionais do STP;
- d) Implantar Sistemas de Gestão Econômica do Transporte Público, para a elaboração, acompanhamento e planejamento do Sistema de Transporte Público através de plataforma web e softwares.
- e) Implantar, operar, gerenciar, fiscalizar e manter o sistema de bilhetagem eletrônica diretamente ou por serviço terceirizado;
- f) Estimular os cidadãos a utilizarem o STP.

III - Eficiência operacional para o STP:

- a) Estimular o aumento permanente da qualidade, da produtividade e da eficiência operacional;



- b) Reprogramar, alterar, implantar e ampliar horários, linhas, itinerários, pontos de paradas e terminais, sempre que isto favorecer o acesso e a modicidade tarifária para os usuários;
- c) Promover pesquisas com o objetivo de identificar os níveis de atendimento dos serviços prestados;
- d) Elaborar estudos, levantamentos e pesquisas estatísticas;
- e) Implementar melhorias e adequações na infraestrutura operacional, sempre com o objetivo de aumentar os níveis de atendimento e a eficiência dos serviços prestados;
- f) Implantar e manter um Centro de Controle Operacional e uma estrutura organizacional com capacidade de controlar, monitorar e gerenciar;
- g) Criar equipes técnicas (grupos de trabalho) multidisciplinares dos setores da fiscalização, engenharia e do transporte.

IV - Transparência das informações e dados do STP:

- a) Viabilizar canal de comunicação direta com os usuários para receber, apurar e solucionar queixas, reclamações e sugestões;
- b) Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados;
- c) Manter os dados operacionais atualizados e o serviço de informações disponível aos usuários;
- d) Divulgação das informações relevantes dos contratos de prestação dos serviços da metodologia de cálculo dos custos da tarifa e da prestação de contas;
- e) Apresentar ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT relatórios mensais de prestação de contas, das informações e da continuidade dos serviços prestados;
- f) Criar um comitê de avaliação e acompanhamento do STP com o objetivo de promover uma avaliação permanente da qualidade do sistema de transporte público, monitorar os indicadores e propor melhorias para o serviço.

CAPÍTULO II DA GESTÃO FINANCEIRA DO PROCOLETIVO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 6º O Poder Público Municipal poderá conceder subsídio orçamentário nas modalidades de indenização, aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do STP no Município de Motenegro.

Art. 7º O subsídio de que trata o artigo anterior, poderá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de serviços de transporte público ou privado, de passageiros, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal.

Art. 8º Os reajustes da tarifa pública e de remuneração da prestação do serviço poderão ser revisados e decretados pelo poder público, sempre que for necessário para manter a sustentabilidade, a modicidade tarifária, a qualidade e a eficiência da prestação de serviço, e deverão:

- I - Incorporar parcela das receitas alternativas, subsídios, aporte e custeio em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - Incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas concessionárias aos usuários;
- III - Aferir o equilíbrio econômico-financeiro do STP, conforme parâmetros, metodologia de cálculos ou indicador definido em edital licitatório ou no contrato de prestação de serviço.



Art. 9º O poder público poderá, desde que observado o interesse público, objetivando manter uma política de modicidade tarifária, realizar aportes ao sistema, custeando a tarifa dos usuários beneficiados por isenções no STP ou custeando déficit tarifários.

§ 1º A Secretária xxxxxxxxxxxx emitirá relatório mensal técnico operacional e econômico-financeiro mensal com os devidos valores por usuários isentos, apontando possível existência de diferença a maior (superávit tarifário) ou a menor (déficit tarifário) entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário, sempre até o décimo quinto dia do mês subsequente a prestação dos serviços do STP.

§ 2º Após as devidas apurações de quantidades e valores, referentes à utilização dos usuários beneficiários de isenções, conforme parágrafo anterior, a Secretária xxxxxxxxxxxx, fará o repasse dos valores devidos a gestora do sistema de bilhetagem eletrônica “XXXXXXXXXX”.

§ 3º A Secretária xxxxxxxxxxxx poderá, com a devida justificativa e levando em conta o interesse público, antecipar valores, com base em levantamentos das receitas e dos custos, bem como da utilização das isenções, considerando as médias dos meses anteriores dos dados operacionais e financeiros, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do STP, prestando contas conforme estabelecido no parágrafo primeiro.

CAPÍTULO III DA GESTÃO OPERACIONAL DO PROGRAMA

SEÇÃO I DOS SERVIÇOS DO STP

Art. 10. Os serviços do STP são considerados de caráter essencial, cuja prestação pressupõe serviço adequado, observadas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, universalidade, bom atendimento e modicidade de tarifas.

Art. 11. Os serviços do STP serão gerenciados, controlados e fiscalizados pelo Poder Público Municipal, sempre em observância das normas e procedimentos desta Lei, da licitação e demais legislação federal, estadual e Municipal.

SEÇÃO II DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DO STP

Art. 12. A operação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros será especificada pelo Poder Público Municipal.

Art. 13. O Poder Público Municipal garantirá a prestação permanente do serviço de transporte coletivo, não sendo admitida a sua interrupção, que será considerada como rompimento de contrato passível de suspensão imediata dos direitos advindos da concessão, salvo por motivo de calamidade pública, greve ou fato externo ao serviço.

Art. 14. Sem prejuízo do que trata o artigo anterior, o Município poderá autorizar serviço de transporte de passageiros em caráter experimental e emergencial por tempo não superior a 24 (vinte e quatro) meses.



Art. 15. A concessionária de transporte coletivo disponibilizará ao Poder Público Municipal todos os dados relativos à operação, administração, contabilidade, recursos técnicos e econômico-financeiros que digam respeito à operação dos serviços.

Art. 16. Constituem encargos e obrigações das concessionárias:

I - Prestar o serviço na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato de concessão;

II - Preencher guias, formulários e outros documentos, ou controles não documentais, como por processamento eletrônico de dados, ligados à operação do serviço, dentro dos prazos, modelos e normas a serem fixadas pelo Poder Público Municipal;

III - Efetuar e manter atualizados os dados do seu quadro funcional, a escrituração contábil e de qualquer natureza, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais de acordo com plano de contas, modelos e padrões a serem determinados pelo Poder Público Municipal, de modo a possibilitar a fiscalização pública e social;

IV - Cumprir as normas de operação, manutenção, controle e inspeção;

V - Contratar pessoal comprovadamente habilitado para as funções de operação, manutenção e reparos dos veículos, sendo essas contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação trabalhista ou funcional entre os terceiros contratados pela concessionária ou permissionária e o Poder Público Municipal;

VI - Adquirir e operar veículos que preencham as especificações técnicas de circulação e de conforto previstas na legislação federal e municipal;

VII - Implantação e manutenção de melhorias dos seus equipamentos integrantes ao sistema de transporte coletivo, bem como, auxiliar na implantação e conservação de abrigos de ônibus e terminais;

VIII - Promover a qualificação profissional através da promoção de cursos profissionalizantes e de qualificação técnica, com acompanhamento do Poder Público Municipal;

IX - Manter seguro contra acidentes pessoais para os passageiros;

X - Viabilizar os meios necessários para a integração, entre os seus sistemas e plataformas tecnológicas (tecnologia da informação – TI) e demais programas de computadores do Poder Público, utilizados na operação do STP;

XI - Permitir o acesso dos funcionários designados pelo Poder Público, a toda infraestrutura vinculada à prestação dos serviços, veículos, instalações, garagens, oficinas, entre outras.

SEÇÃO III DAS PENALIDADES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art. 17. O descumprimento das disposições deste Decreto implica a aplicação de multas e penalidades conforme estabelecido no edital licitatório e do Contrato de prestação de serviço, sem prejuízo da aplicação de eventuais legislações aplicáveis ao contrato de concessão.

SEÇÃO IV DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 18. São direitos e deveres dos usuários, além dos gerais previstos no Código de Defesa do Consumidor:

I - Ser transportado com segurança, conforto e higiene, nas linhas e itinerários fixados pelo Poder concedente, em velocidade compatível com as normas legais;

II - Ser tratado com urbanidade e respeito pelas empresas, através de seus prepostos e empregados, bem como pela fiscalização do poder concedente;

III - Pagar as tarifas estabelecidas pelo poder concedente e as fixadas para os serviços complementares;



IV - Usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerários e frequência de viagens compatíveis com a demanda do serviço;

V - Ter acesso fácil e permanente às informações sobre o itinerário, horário e outros dados pertinentes à operação dos serviços;

VI - Zelar e não danificar veículos e equipamentos públicos utilizados no serviço de transporte coletivo;

VII - Receber resposta ou esclarecimentos a reclamações formuladas;

VIII - Não transferir ou comercializar vale-transporte ou qualquer benefício de isenção ao transporte público, que seja lhe conferido.

SEÇÃO V DO PROGRAMA DE POLÍTICAS PÚBLICAS – “Cartão Social”

Art. 19. Fica criado o “Cartão Social” que será utilizado exclusivamente nos programas de políticas públicas de assistência social e da promoção de auxílio à população desempregada.

Art. 20 Fica assegurado o direito ao “Cartão Social” às pessoas residentes no Município e inscritas no Cadastro único e/ou desempregadas, priorizando-se as que estiverem em situação de maior vulnerabilidade econômico-social.

Art. 21 As passagens serão creditadas no “Cartão Social” e deverão ser utilizadas, pelos beneficiários, exclusivamente nos ônibus do sistema de transporte público municipal.

Art. 22 Ficam a Secretaria Municipal da Família, Cidadania e Assistência Social e a Secretaria Municipal de XXXXXXXXXXXXXXXX responsáveis pela operação, gerenciamento e fiscalização do benefício, bem como estabelecer critérios de avaliação para a distribuição do mesmo, através de Ordem de Serviço.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. O Programa Municipal de Reestruturação e Qualificação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – xxxxxxxxxxxxxxxx, estará orçamentariamente alocado no órgão xx, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, Unidade xxx, Gabinete do Secretário, Ação xxx, Auxílio ao Transporte Coletivo.

Art. 24. A Secretaria xxxxxxxxxxxxxxxx publicará, mensalmente, relatórios de execução das atividades, estabelecidas neste Decreto, bem como as informações, prestações de contas e dados operacionais do STP.

Art. 25. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 26. Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL, em Montenegro, xx de maio de 2023.

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



PROJETO DE LEI Nº

GUSTAVO ZANATTA, Prefeito Municipal, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte LEI:

Art. 1º Fica o Poder Público Municipal autorizado a investir em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e a conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

§ 1º A concessão de subsídio deverá estar em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

§ 2º Para fins desta Lei, subsídio tarifário é o aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros, com a finalidade de diminuir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, combater o transporte irregular e incentivar a utilização do transporte público.

§ 3º Os investimentos em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana devem priorizar a acessibilidade, a qualidade e a segurança nos deslocamentos das pessoas e promover o desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável.

Art. 2º O subsídio que trata o artigo anterior poderá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de serviços de transporte público ou privado, de passageiros, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a indenização do déficit tarifário, do sistema de transporte público coletivo de passageiros, referente ao período de março de 2020 a dezembro de 2022 será no valor de R\$ xxxxxxxxxxxx (xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx), cujo pagamento se dará em xx (xxxxx) parcelas mensais, iguais e sucessivas, no valor de R\$ xxxxxxxxxxxx (xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx).

Art. 4º O aporte de valores ao sistema de transporte público no valor de R\$ xxxxxxxxxxxx (xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx), e se dará na modalidade de subvenção econômica.

§ 1º O aporte de que trata o caput deverá ser utilizado na aquisição de passagens e aplicado nos programas de políticas públicas de assistência social e demais políticas públicas de isenção de tarifas já existente ou de promoção de auxílio à população desempregada.

§ 2º Por decorrência da subvenção econômica fica congelado o valor da tarifa vigente no transporte público urbano de Montenegro até 31 de dezembro de 2023.

Art. 5º O Poder Público Municipal deverá manter o controle e o monitoramento dos custos operacionais, de acordo com a legislação vigente e os termos do contrato de concessão, e garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



Art. 6º As revisões da tarifa pública e de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público, observando o estabelecido no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço e deverão:

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas concessionárias aos usuários; e
- III - aferir o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, conforme parâmetros, metodologia de cálculos ou indicador definido em edital licitatório ou no contrato de prestação de serviço.

Parágrafo único. O poder público, quando proceder à revisão extraordinária das tarifas, deverá emitir parecer técnico com todos os levantamentos previstos no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço, visando à aferição do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, submetendo a apreciação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT.

Art. 7º Toda criação, alteração ou ampliação de gratuidades, isenções, abatimentos ou outros benefícios tarifários do transporte coletivo urbano de Gravataí deverão ser efetuadas por lei específica, na qual deverá constar expressamente a fonte para o custeio, não podendo tais recursos advirem do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Art. 8º Fica ainda o Poder Executivo autorizado, suspender a cobrança da Taxa de Gerenciamento que incide sobre o cálculo da tarifa, constante da cláusula VI do Contrato de Concessão oriundo da Concorrência Pública nº 003/2017.

Art. 9º O Poder Executivo poderá aditar o contrato de concessão de transporte coletivo para viabilizar a consecução dos objetivos expressos nesta lei.

Art. 10 As despesas autorizadas pela presente Lei serão consignadas no Plano Plurianual – PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e Lei Orçamentária Anual – LOA, através de Lei de Emenda ao Orçamento, que versará exclusivamente sobre a matéria.

Art. 11 As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 12 O Poder Executivo poderá editar Decreto para detalhar normas, definir conceitos e atribuições para viabilizar a correta aplicação da lei.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL, em Montenegro, xx de abril de 2023

Assinado por 3 pessoas: RENAN ROBERTO BOOS, VLADEMIR e PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17> e informe o código 11F7-AC2D-0979-5C17



TERMO DE ENTENDIMENTO PARCIAL

Termo de entendimento parcial que entre si celebram o MUNICÍPIO DE MONTENEGRO e a empresa SILAS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA.

O MUNICÍPIO DE MONTENEGRO, representado pelo Prefeito Municipal, Sr. Gustavo Zanatta, e a empresa SILAS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº89.386.569/0001-40, com sede à Rua Capitão Porfírio, nº2.238, bairro Centro, Montenegro/RS, por seu diretor Sr. João Flávio Koch, devidamente habilitado, e por seu advogado Dr. Itacir dos Santos Schilling, inscrito na OAB/RS sob o nº 59.193, resolvem celebrar o presente TERMO DE ENTENDIMENTO PARCIAL, que faz parte integrante dos TERMOS ADITIVOS ao contrato de concessão do serviço de transporte coletivo por ônibus firmado anteriormente entre as partes, levando em conta a necessidade de mitigar os efeitos pretéritos decorrentes do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão do serviço advindos da pandemia da COVID-19, estes imprevisíveis e alheios à atuação e vontade dos ACORDANTES, bem como aqueles posteriores ao período pandêmico e que serão identificados no curso do presente TERMO, de maneira a preservar a continuidade do serviço adequado, tomando por base as seguintes disposições:

1. DAS CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1.1. Considerando as bases estipuladas no contrato de concessão, a legislação de regência, bem como os fatos e os efeitos nefastos gerados pela redução das atividades sociais e dos deslocamentos das pessoas, que provocaram queda acentuada na demanda de usuários do transporte coletivo, com a consequente queda da arrecadação que, pelos estudos preliminares realizados, sequer alcança o patamar necessário para garantia de continuidade das operações imprescindíveis para atendimento da população mais carente;

1.2. Considerando os ajustes já realizados na operação e que garantem que a oferta de serviços não será reduzida na mesma proporção da queda de demanda, pois é necessário atender às mínimas necessidades do serviço para atendimento da população;



1.3. Considerando a enorme dificuldade de caixa que esta queda de demanda e o aumento de custos vêm produzindo em todas as empresas operadoras de serviços de ônibus, o que exige providência urgente, sob pena de chegar-se à situação de insolvência em pouco tempo;

1.4. Considerando que, mesmo após controlada a situação da pandemia da Covid-19, o “novo normal” da demanda do serviço público não retomou os índices anteriores, necessários à cobertura mínima dos insumos;

1.5. Considerando que a população usuária dos serviços, que possui menor poder aquisitivo e depende do transporte coletivo, não pode sofrer mais perda financeira com a majoração da tarifa pública;

1.6. Considerando que os estudos técnicos realizados e finalizados de forma preliminar pela consultoria externa contratada pelo Município para diagnóstico do sistema de ônibus, cujos apontamentos compreendem o período de março/2020 até dezembro/2022;

1.7. Considerando a data-base de realinhamento da remuneração dos motoristas e pessoal de operação do transporte urbano fixada em 01 de julho de 2023, e levando em conta a proposta formalizada pelo sindicato dos trabalhadores de reajuste salarial imediato, tomando por base o INPC, do período, além da majoração de benefícios regulares e outros facultativos;

1.8. Considerando que a reposição salarial repercute em reajuste imediato da tarifa técnica pública, sem que se tenha finalizado a negociação salarial coletiva e sua repercussão no custo da prestação do serviço;

1.9. Considerando a necessidade da realização de novos estudos técnicos para o período de janeiro/2023 até o prazo final do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, para apuração do eventual descompasso econômico-financeiro da operação, seus impactos, formalização de ajustes de contas e a reorganização da operação dos serviços;

1.10. Considerando o repasse pelo Município para a concessionária dos recursos originados do programa de auxílio emergencial do Governo Federal;

1.11. Considerando que o Cálculo Tarifário da ANTP indica que a tarifa atual de R\$4,80 deve ser atualizada para a tarifa técnica de R\$5,74 (cinco reais e setenta e quatro centavos), apurados pela consultoria com base em dezembro de 2022;

1.12. Considerando que as premissas utilizadas na modelagem do certame não se consolidaram, já que novas tecnologias foram incorporadas ao cotidiano dos usuários, tais como: o teletrabalho, as funcionalidades de pagamento remoto, a telemedicina, além do estímulo ao uso do transporte individual, através da facilitação da aquisição de carros e motocicletas, e até mesmo das bicicletas; bem como o desenvolvimento de outros modais, especialmente o advento das novas tecnologias de aplicativos de transporte individual de passageiros, não previstas no Edital da Concorrência nº 03/2017 e nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão nº 01801/2018, que geraram impacto significativo na queda no número de usuários do serviço.



1.13. Considerando que o serviço público deve ser prestado de maneira adequada à população usuária, atendendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade tarifária, nos moldes do artigo 6º, §1º, da Lei Federal nº 8.987/1995 e na Lei 12.587/2012.

1.14. Considerando a necessidade de evitar descompasso no fluxo dos aportes compensatórios decorrentes de eventual diferença de tarifa de remuneração (técnica) e de tarifa usuário.

1.15. Considerando a necessidade de, conforme definido nas reuniões entre o Poder Público, a Concessionária e a empresa de consultoria contratada, responsável pelos Estudos técnicos, que são necessários revisar os custos da planilha tarifária durante a vigência do Termo de Acordo, em consonância com a nova metodologia de cálculo do custo quilométrico estabelecida no presente acordo.

1.16. Considerando os profícuos debates ocorridos nas audiências de mediação realizadas no CEJUSC EMPRESARIAL, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul;

ACORDAM:

2. DO PROCEDIMENTO JUDICIAL E DO DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO

Inicialmente, declaram os envolvidos que o presente Termo de Acordo Parcial foi precedido de conversações e ajustes no âmbito do Procedimento Judicial nº 6000323-06.2021.8.21.0001, que tramita perante o CEJUSC, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, através do qual ponderaram suas posições e pleitos em conjunto com seus representante legais e procuradores, culminando ao denominador comum e vantajoso para todos e, principalmente para o sistema de transporte público do Município de Montenegro, e que tudo já foi parcialmente analisado e está embasado no Projeto de Diagnóstico do Sistema de Transporte Urbano elaborado por etapas por empresa de consultoria especialmente contratada pelo Município para esta finalidade, consoante cláusulas, condições e obrigações que seguem.

3. DO OBJETO

O presente Termo de Acordo Parcial tem por objeto permitir ajustes emergenciais, parciais, provisórios, especiais e pontuais no Contrato de Concessão firmado entre os ACORDANTES, com o intuito de adequar as obrigações ali contidas em função do impacto da pandemia da COVID-19 e das normativas dela decorrentes, bem como em razão da verificação do momentâneo desequilíbrio econômico-financeiro da operação dos serviços, mediante aporte de recursos para compensar o eventual déficit a ser apurado nas condições vigentes, bem como aprimorar a mobilidade urbana para tornar minimamente equilibrada e



viável a operação do serviço público de transporte urbano, pelo prazo emergencial de 12 meses, podendo, no entanto, ser prorrogado até o limite de 18 meses, caso assim seja necessário.

4. DA REVISÃO DOS CUSTOS DA PLANILHA TARIFÁRIA DE 2023

A remuneração da concessionária, de janeiro/2023 a dezembro/2023, denominado a partir de agora de "período", será por quilômetro rodado/realizado, sendo o custo quilométrico de remuneração calculado de acordo com as regras metodológicas estabelecidas nas cláusulas a seguir relacionadas.

4.1. Dos Dados e Fatores de Utilizações Operacionais

A quilometragem, a frota operacional e os fatores de utilização de motoristas, para cálculo do custo quilométrico de remuneração de janeiro/2023, serão calculadas com base: (i) na operação realizada em janeiro/23, acrescida da previsão de oferta e demanda do Órgão Gestor para determinação da rodagem e da frota e; (ii) na operação de janeiro/2023, para determinação dos fatores de utilização iniciais de motorista. A frota operante inicial será estabelecida pelo Órgão Gestor, considerando-se os valores já empregados em janeiro/2023 e a estimativa para os meses seguintes, levando-se em conta eventual incremento de oferta. A frota total foi obtida mediante estimativa do Órgão Gestor com base no mês de janeiro/2023, considerando o incremento necessário de oferta ao longo do ciclo 2023 para atender eventual aumento da demanda, resultando numa frota total de 18 (dezoito) ônibus para o sistema. Esse quantitativo permanecerá fixo até o final do período. A frota operante será a necessária para operar as tabelas de tripulação vigentes em um dia útil de do ano base 2023, conforme critério do Órgão Gestor. Para determinação da frota total foram acrescidos sobre esta frota de um dia útil do ano base 2023 uma frota reserva de 10% (dez por cento), necessária para cobrir a reserva eventual e aquela a ser utilizada como recurso extraordinário para eventuais ajustes de oferta. Deve ser garantido sempre 10% (dez por cento) de frota reserva durante a vigência deste acordo.

A quilometragem mensal de janeiro/2023 corresponde a efetivamente realizada, enquanto a dos demais meses do período correspondem a estimativa do Órgão Gestor, que levaram em conta a quilometragem média de cada tipo de dia (úteis, sábados, domingos/feriados), multiplicada pela quantidade de cada tipo de dia no ano. O fator de utilização de motoristas será o calculado com base nos relatórios de “movimentação de viagem” dos sistemas de GPS (Sistema de posicionamento global) bem como ao ITS (Intelligent Traffic System), da operação de janeiro/2023. Para este mesmo percentual obtido será acrescida a remuneração de 10% (dez por cento) no salário de motorista. Os fatores de utilização de manutenção e pessoal administrativo serão ajustados para manter a mesma remuneração. O fator de utilização de motorista, a frota operacional efetivamente empregada no serviço e a rodagem efetivamente realizada para fins de revisão do custo quilométrico, de acordo com o cronograma estabelecido na Cláusula 4, ou seja, o valor do custo/km para fechamento do mês anterior deverá contemplar a quilometragem, frota operante e fatores de utilização efetivamente realizados. A frota operante a ser considerada para fins de revisão do cálculo do custo/km deverá ser aquela exigida pelo Poder Concedente. Em hipótese alguma será considerada frota operante que não tenha sido autorizada pelo Poder Concedente. A frota



cadastrada considerada para fins de apuração do Preço Médio Veículo - PMV ou "Veículo Híbrido" deverá obedecer a data-limite de inclusão de 31/12/2022, fica também flexibilizado a idade média. A frota a ser considerada para o cálculo das faixas etárias, depreciação e remuneração deverá respeitar a idade limite de 12 (doze) anos para veículos que operam as linhas urbanas e seletivos e 15 (quinze) anos para os veículos que operam as linhas rurais.

4.2. Dos Coeficientes de Consumo, das despesas gerais e Demais Fatores de Utilização

Os coeficientes de consumo (Combustível, Arla, Óleos e Lubrificantes, Peças e Acessórios, Quinquênio e Outras Despesas, Pneus/Recapagens e Combustíveis) as despesas gerais (frete, treinamentos, impostos prediais, serviços terceiriza, ...) e os Fatores de Utilização (Administrativos, Manutenção e Fiscal) para cálculo do custo/km de remuneração inicial serão os da última revisão realizada em 2019. Os itens acima serão atualizados com base nas informações de junho/2022 a maio/2023. A apuração dos novos valores será realizada entre agosto/2023-setembro/2023, aplicando seus resultados retroativamente ao cálculo do custo quilométrico desde janeiro/2023 até dezembro/2023. Os dados para determinação do coeficiente de consumo de combustível devem ser enviados de forma mensal, para permitir seu cálculo ponderado ao período de uso referido equipamento. Em cada período deverá ser apurada a quilometragem e a quantidade de diesel utilizado.

4.3 Dos Salários e Preços dos Insumos Considerados nos Cálculos

4.3.1 Da Atualização dos Valores de Veículos

Os modelos adquiridos serão atualizados pela média dos valores constantes nas Notas Fiscais de Chassis e Carrocerias, cotações realizadas e notas referências de outros Município que tenham adquiridos veículos com as mesmas características de chassi e carroceria.

4.3.2 Salários

Atualização anual em 1º de julho (data base da categoria dos rodoviários do Município), conforme valores definidos em Convenção coletiva da categoria, desde que não ultrapassado o percentual de reajustamento do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC).

4.3.3 Diesel

Preço do combustível – atualização semestral com base no preço médio de janeiro a junho de 2023, obtido, preferencialmente, através de pesquisa junto à Agência Nacional do Petróleo (ANP), Gás Natural e Biocombustíveis (preço médio de distribuição da série mensal de combustíveis líquidos), ou na falta desta, das Notas Fiscais de compra das Concessionárias (preço médio mensal ponderado pelo volume de compra de todos os meses). Apenas por ocasião da apuração da nova tarifa em janeiro (valor de largada ou inicial), o preço do combustível a ser considerado deve ser o apurado em data mais próxima do cálculo (preço médio de distribuição da série mensal de combustíveis líquidos da ANP ou preço médio mensal ponderado pelo volume de compra de todos os meses). Apurada diferença entre o preço de largada e o preço médio de janeiro a junho (1º semestre), apura-se novamente o



custo total do período do primeiro semestre, e acerta se a eventual diferença existente. No segundo semestre, de julho a dezembro, apurada diferença entre o preço ajustado e o preço médio de julho a dezembro (2º semestre), apura-se novamente o custo total do período do segundo semestre, e acerta-se eventual diferença existente nesse segundo semestre.

4.3.4 Demais Preços de Insumos, Benefícios e Seguros

Atualização anual considerando os valores o mais próximo possível da data de 1º de janeiro, sem revisão ao longo do "período".

4.4 Dos Documentos Necessários para o Cálculo

Os documentos necessários para embasar o cálculo de custo quilométrico, solicitados pelo Órgão Gestor com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, deverão ser entregues pela concessionária até primeira quinzena de cada mês.

5. Do Cálculo do Custo, Receita Operacional e Subsídio ao Sistema

O custo total corresponderá ao produto entre o seu custo quilométrico, calculado conforme as regras estabelecidas neste Termo, considerando também a remuneração de serviço e a dedução da receita [Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB], e a sua quilometragem mensal realizada. A receita operacional corresponderá ao produto entre os passageiros equivalentes do sistema, a tarifa usuário. O subsídio mensal corresponderá a diferença entre o custo e a receita total operacional, calculado conforme as cláusulas deste Termo. Fica estabelecido que qualquer valor extra tarifário aportado pelo município, como forma de financiamento/subsídio, será considerado como parcela de complemento para quitação do pagamento do custo calculado do quilômetro realizado. Incluem-se dentro deste princípio, os valores que possam ser enviados por programas ou de forma emergencial pelo Governo Estadual e Federal, bem como novas receitas extratarifárias ou programas sociais criados e que serão aportados pelo Município com o objetivo de custear passagens.

6 Dos Compromissos Entre as Partes

A concessionária compromete-se a disponibilizar acesso a todos os relatórios e aos sistemas de GPS (Sistema de posicionamento global) bem como ao ITS (Intelligent Traffic System), mantendo sempre atualizado com as tabelas horárias definidas pelo Poder Público, com o objetivo de servir para a realização de todas as auditorias por agente externo.

O Poder Público contratará um serviço de consultoria e assessoria que atuará como agente externo de auditoria, responsável por emitir relatórios mensais operacionais e de equilíbrio econômico-financeiros do sistema de transporte, bem como sugerir propostas de melhorias do sistema com o objetivo de atender com qualidade e conforto os usuários do transporte público.



7. DA MANUTENÇÃO PROVISÓRIA DA TARIFA PÚBLICA E DAS DEMAIS COMBINAÇÕES

7.1. Em observância às regras do edital de licitação, à lei e ao contrato de concessão, que levam em conta para apuração da tarifa técnica (de remuneração dos custos, Lei Nacional nº 12.587/2012, art. 9º, §2º), o uso da metodologia de Cálculo Tarifário da ANTP, e considerando a finalização dos estudos preliminares pela consultoria contratada pelo Município, bem como a necessidade premente de reajuste salarial dos trabalhadores em transporte coletivo, no índice atrelado ao INPC, a partir de 01 de julho de 2023, sem que se implemente, por ora, o repasse tarifário, impõe-se a manutenção provisória do valor da tarifa atual, no patamar de R\$4,80 (quatro reais e oitenta centavos), até 01 de janeiro de 2024, ou até que se ultime o estudo da consultoria para apuração do eventual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão a partir de janeiro/2023 até dezembro/2023, condição que se implementa temporalmente para o que vier a ocorrer primeiro;

7.2. Para o caso de necessidade de reajuste da tarifa a partir de 01 de janeiro de 2024, adotar-se-á os dados e elementos constantes na metodologia de Cálculo Tarifário da ANTP;

7.3. Dentro do prazo do presente acordo e, a contar de 1º de janeiro de 2023 até 31 de dezembro de 2023, será apurado mensalmente o déficit conforme metodologia estabelecida neste Termo, podendo as partes ajustar, de comum acordo, que não haverá a implementação da nova tarifa pública a partir de 01 de janeiro de 2024;

7.4. Tomando por base o 4. Relatório. Plano de Redimensionamento e Contingenciamento do Sistema de Transporte Público Municipal, que fará parte do presente Termo, apurado pela consultoria contratada, as partes convergem e concordam com os valores apontados, no item 6.4.2 do referido Relatório, a título de déficit da operação dos serviços, especificamente ao período de março/2020 a dezembro/2022, nos termos da Lei Nacional nº Lei nº 12.587/2012, artigo 9º, parágrafo 3º, e que alcança a quantia de R\$ 2.357.202,46 (Dois milhões, trezentos e cinquenta e sete mil, duzentos e dois reais e quarenta e seis centavos);

7.4.1 Os valores apurados serão atualizados monetariamente pelo INPC e juros legais de 1% ao mês e ainda descontados os valores já repassados pelo Poder Público a concessionária referente aos repassados pelo governo Federal, ao Município de Montenegro, conforme a Emenda Constitucional nº 123/2022 e a Portaria Interministerial MDR/MMFDH nº 09/2022, no valor de R\$ 842.833,20 (oitocentos e quarenta e dois mil, oitocentos e trinta e três reais e vinte centavos e ainda descontados os valores devidos de ISSQN e FUNTRAN pela concessionária no valor de R\$ 549.270,75 (quinhentos e quarenta e nove mil, duzentos e setenta reais e setenta e cinco centavos), as partes acordam que todos os valores descritos acima serão alvo de atualização monetária e as devidas atualização de valores.

7.5. Sendo este o valor necessário para garantir a execução do contrato, a solução encontrada passa, necessariamente, pelo aporte de recursos financeiros para compensar o déficit, mediante subsídio tarifário direto para a concessionária satisfazer integralmente os custos operacionais pretéritos apurados;

7.6. O Município de Montenegro, por meio de seu Poder Executivo, assume a obrigação de viabilizar, até o dia 30 de junho de 2023, em regime de urgência, os procedimentos necessários para a assunção das despesas aqui tratadas, estimativas de impacto orçamentário, declaração do ordenador da despesa com comprovação da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual - LOA, compatibilidade com o Plano Plurianual – PPA e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, em atendimento aos ditames constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal, de maneira a autorizá-lo a fazer as necessárias adaptações no contrato de concessão titulado pela empresa SILAS, bem como prover aporte de recursos para compensar o déficit apurado nas condições aqui estipuladas;

7.7. O aporte de recursos para compensar o déficit estabelecidos e apurados no relatórios da consultoria explanados nos itens 4 deste Termo do transporte coletivo mediante subsídio tarifário direto para a concessionária satisfazer os custos operacionais pretéritos se dará através do pagamento integral da quantia apurada em até 12 (doze) parcelas mensais sucessivas, podendo, no entanto, ser efetuada a amortização em valor parcial ou integral, desprezando-se o modelo de parcelamento aqui ajustado, caso o Município seja contemplado com recursos federais ou estaduais, ou até mesmo caso haja melhora na arrecadação tributária durante o período de tempo do presente acordo e que permita a antecipação;

7.8. O valor do aporte financeiro aqui referido será computado mensalmente para fins de amortização do déficit histórico já apurado;

7.9. O Município efetuará o pagamento das parcelas aqui indicadas até o quarto dia útil do mês imediatamente subsequente ao transporte realizado, iniciando o primeiro aporte até 06 de julho de 2023;

8. DO REALINHAMENTO DO TERMO DE ACORDO PARCIAL

8.1. Para apuração do eventual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão no período de janeiro/2023 até a data final de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, a concessionária se obriga a apresentar mensalmente ao Município todos os documentos, notas fiscais e prestar todas as informações e acessos aos sistemas com o objetivo de subsidiar os cálculos de custo quilométrico e receitas conforme metodologia estabelecida neste Termo, com os dados e elementos necessários para acompanhamento e apurações técnicas;

8.2. A concessionária se obriga, ainda, a manter a integralidade da operação dos serviços atualmente realizados;

8.3. As tabelas de horários e linhas anexas ao presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL poderão sofrer modificações, incrementos, supressões e/ou paralisações até o dia 31 de dezembro de 2023, momento em que as partes debaterão sobre a necessidade de eventuais ajustes;



8.4. Excepcionalmente, em razão da eventual necessidade pública, a concessionária poderá utilizar frota de veículos metropolitana, devidamente registrada e habilitada perante a METROPLAN, suprimindo-se, durante o período de uso, a remuneração e depreciação destes veículos no cálculo tarifário, de maneira a adequar a frota a necessidade do serviço;

8.5. Em havendo necessidade imprescindível e inadiável de aumento na quantidade da oferta de serviços (linhas e horários) durante o prazo de vigência deste acordo e havendo repercussão financeira no custo apurado, o Município se obriga a efetuar a complementação financeira correspondente em favor do serviço prestado pela concessionária, adotando como base o custo quilométrico equivalente ao apurado pela metodologia estabelecida no item 4. deste Termo.

8.6. O aporte financeiro aqui indicado não será computado como passageiros pagantes/equivalentes para o próximo cálculo tarifário, pois o valor aportado objetiva compensar os efeitos da grave crise que assolou o sistema de transporte coletivo urbano;

8.7. Havendo apuração do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão a partir de janeiro/2023, com base na Cálculo Tarifário da ANTP, deverá o Município adotar as medidas necessárias para efetuar o equilíbrio econômico-financeiro junto a concessionária do montante apurado, seja em parcelas ou de modo integral, subsídios, receitas extra tarifárias, custeio de gratuidades independentemente do outro pagamento aqui previsto e relativo ao déficit do período de março/2020 a dezembro/2022;

8.8. Levando em conta que já houve ajuste pretérito entre as partes em relação a suspensão temporária do pagamento da taxa FUNTRAN, cujo procedimento ainda pende de finalização, o Município assume a obrigação de viabilizar, até o dia 30 de junho de 2023, em regime de urgência, os procedimentos necessários para suspensão ou redução da taxa à alíquota zero, as estimativas de impacto orçamentário, declaração do ordenador da despesa com comprovação da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual - LOA, compatibilidade com o Plano Plurianual – PPA e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, em atendimento aos ditames constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal, de maneira a autorizá-lo a fazer as necessárias adaptações no contrato de concessão titulado pela empresa SILAS nas condições aqui estipuladas;

8.9. Por força da existência de pendências no tocante a TAXA DO FUNTRAM pela concessionária em quantia atualizada até o mês de maio/2023, no montante de R\$ 192.515,90 (Cento e noventa e dois mil, quinhentos e quinze reais e noventa centavos), se obriga o Município a garantir a expedição da competente certidão positiva com efeito de negativa em favor da concessionária até que se ultime o novo regramento;

8.10. O Município também se obriga a promover a suspensão ou isenção temporária da cobrança da alíquota do ISS (imposto sobre serviços) incidente na operação do transporte coletivo, objeto do contrato de concessão em comento, e assume a obrigação de viabilizar, até o dia 30 de junho de 2023, em regime de urgência, os procedimentos necessários para suspensão ou isenção do tributo indicado, as estimativas de impacto orçamentário, declaração do ordenador da despesa com comprovação da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual - LOA, compatibilidade com o Plano Plurianual – PPA e com a Lei

de Diretrizes Orçamentárias - LDO, em atendimento aos ditames constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal, de maneira a autorizá-lo a fazer as necessárias adaptações no contrato de concessão titulado pela empresa SILAS nas condições aqui estipuladas;

8.11. Por força da existência de pendências no tocante ao ISS pela concessionária em quantia atualizada até o mês de maio/2023, no montante de R\$ 356.709,91 (Trezentos e cinquenta e seis mil, setecentos e noventa e nove reais e um centavo), se obriga o Município a garantir a expedição da competente certidão positiva com efeito de negativa em favor da concessionária até que se ultime o novo regramento;

8.12. Pelo prazo de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, fica ajustada a manutenção da integralidade da frota atual de veículos, inclusive no que se refere ao quesito acessibilidade, flexibilizando e desprezando-se a idade média, obrigando-se a concessionária a manter atualizados os laudos de vistoria veicular, apresentando-os ao Município para acompanhamento e verificação nos prazos legais;

8.13. As partes ajustam também a supressão da obrigação da pactuação pela concessionária do seguro-garantia do contrato de concessão pelo tempo de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, devendo ser retomada a obrigação logo após o término do prazo;

8.14. O Município, durante o prazo de vigência do presente instrumento, assume a obrigação de firmar convênio com a METROPLAN a fim de compatibilizar as operações do transporte urbano e metropolitano, inclusive no que se refere a sistematização dos reajustes tarifários de forma concomitante;

8.15. As partes ajustam a prorrogação dos termos do acordo parcial já homologado pelo CEJUSC/TJRS, no que não conflitar com o aqui disposto, pelo mesmo prazo de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL.

9. DA VIGÊNCIA, EXTINÇÃO, PRORROGAÇÃO E CLÁUSULA SUSPENSIVA

9.1. Este Termo de Acordo Parcial tem sua vigência a partir de sua assinatura até 07 de junho de 2024, podendo ser prorrogado, por comum acordo entre as partes, até 31 de dezembro de 2024;

9.2. As medidas aqui citadas que dependam da aprovação pela Câmara Municipal de Vereadores ficam suspensas até a aprovação do projeto de lei que deverá enviado pelo Poder Executivo, em regime de urgência;

9.3. O pagamento das parcelas aqui previstas a título de subsídio tarifário será automaticamente amortizado caso seja efetivado aporte externo de valores ao sistema de transporte público, a exemplo de subsídios e/ou subvenções estaduais e/ou federais específicas para o setor, que contemplem as despesas e insumos aqui tratados. Cabendo a concessionária informar ao Município o recebimento das eventuais subvenções ou subsídios federais ou estadual;



10. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Este Termo de Entendimento Parcial tem caráter irrevogável e irretratável, obrigando as Partes e seus sucessores, devendo ser homologado pelo juízo do CEJUSC/TJRS, formando título executivo judicial;

11. DO FORO

Fica eleito o Foro da Comarca de Montenegro para dirimir quaisquer dúvidas sobre este ajuste.

E por estarem de acordo com todas as cláusulas deste Termo de Entendimento Parcial, as partes o assinam em 2 (duas) vias de igual teor e forma.

Montenegro/RS, 14 de junho de 2023.

MUNICÍPIO DE MONTENEGRO
Prefeito Municipal, Sr. Gustavo Zanatta

JOAO FLAVIO KOCH:00583928072

Assinado digitalmente por JOAO FLAVIO KOCH:00583928072
ND: O=BR, O=ICP-Brasil, OU=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, OU=RFB e-CPF A3, OU=(EM BRANCO), OU=01579269000174, OU=certificado digital, CN=JOAO FLAVIO KOCH:00583928072
Razão: Eu sou o autor deste documento.
Localização:
Data: 2023.06.15 09:39:00-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 12.1.1

SILAS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA
Diretor, Sr. João Flávio Koch

Advogado da SILAS
Dr. Itacir dos Santos Schilling
OAB/RS 59.193

ADAO DE CASTRO
JUNIOR:52269450000

Assinado de forma digital por ADAO DE CASTRO JUNIOR:52269450000
Dados: 2023.06.15 12:36:32 -03'00'

Consultor Sr. Adão de Castro Júnior
Responsável Técnico da CDTRAN, consultoria contratada pelo Município

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi proposto para assinatura digital na plataforma Portal OAB. Para verificar as assinaturas clique no link: <https://oab.portaldeassinaturas.com.br/Verificar/4F5C-87DC-3BA3-91A8> ou vá até o site <https://oab.portaldeassinaturas.com.br:443> e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

Código para verificação: 4F5C-87DC-3BA3-91A8



Hash do Documento

F2294FF82EA5295522505D613365ACE9B16F8B5F31FF07B240A46CA68212119E

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 15/06/2023 é(são) :

Itacir Dos Santos Schilling - 404.981.070-00 em 15/06/2023 11:21
UTC-03:00

Tipo: Certificado Digital





VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 11F7-AC2D-0979-5C17

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ RENAN ROBERTO BOOS (CPF 019.XXX.XXX-82) em 27/06/2023 15:02:51 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ VLADMIR (CPF 485.XXX.XXX-15) em 27/06/2023 15:11:11 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ PAULO REINALDO TEMPASS JUNIOR (CPF 939.XXX.XXX-15) em 28/06/2023 08:36:36 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/11F7-AC2D-0979-5C17>

Memorando 1- 8.097/2023

De: Vania R. - 8-PGM-SAAJ

Para: 0-PG - Procurador-Geral

Data: 27/06/2023 às 15:07:51

Setores (CC):

9-PGM-AAL, 0-PG

Encaminhamos.

—

Vânia Rigon

Agente Administrativo

Memorando 2- 8.097/2023

De: Silvio K. - GP-CG-CCONV

Para: Prefeito - Prefeito

Data: 28/06/2023 às 13:36:33

Setores (CC):

Prefeito, SG, GP-DTRANS

Boa tarde, ao analisar todas variáveis e o objetivo do futuro programa que trazer também para o transporte público o olhar da inclusão social minha sugestão é:

INCLUSO+

Trazendo o conceito de inclusão no sentido de somar, transformando a qualidade de vida das pessoas.

Um nome de fácil leitura e fixação na memória

O som também é algo agradável

Vai ser simpático junto a juventude;

—

Silvio Elemar Kael

Gerente de Contratos e Convênios

Memorando 3- 8.097/2023

De: Vlademir V. - SG

Para: 8-PGM-SAAJ - Setor de Atividades Auxiliares / Jurídico - A/C Paulo C.

Data: 17/07/2023 às 14:38:22

Dr. Alexandre

Segue minuta de projeto de Lei para enviar a câmara de vereadores conforme reunião realizada na terça feira dia 11/07 entre executivo, legislativo e empresa CDTRAN.

Envio também o termo de entendimento homologado pelo CEJUSC.

—

Vlademir Ramos Gonzaga

Secretario Geral

Rua João Pessoa 1363,

CNPJ 90.895.905/0001-60

Telefone: 55 51 3649 8253 (51)98177-2576

Anexos:

PL_Programa_de_investimento_em_Mobilidade_Urbana.docx

Termo_de_entendimento_parcial_junho_2023_versao_final_1_2__1_.pdf

TERMO DE ENTENDIMENTO PARCIAL

Termo de entendimento parcial que entre si celebram o MUNICÍPIO DE MONTENEGRO e a empresa SILAS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA.

O MUNICÍPIO DE MONTENEGRO, representado pelo Prefeito Municipal, Sr. Gustavo Zanatta, e a empresa SILAS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº89.386.569/0001-40, com sede à Rua Capitão Porfírio, nº2.238, bairro Centro, Montenegro/RS, por seu diretor Sr. João Flávio Koch, devidamente habilitado, e por seu advogado Dr. Itacir dos Santos Schilling, inscrito na OAB/RS sob o nº 59.193, resolvem celebrar o presente TERMO DE ENTENDIMENTO PARCIAL, que faz parte integrante dos TERMOS ADITIVOS ao contrato de concessão do serviço de transporte coletivo por ônibus firmado anteriormente entre as partes, levando em conta a necessidade de mitigar os efeitos pretéritos decorrentes do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão do serviço advindos da pandemia da COVID-19, estes imprevisíveis e alheios à atuação e vontade dos ACORDANTES, bem como aqueles posteriores ao período pandêmico e que serão identificados no curso do presente TERMO, de maneira a preservar a continuidade do serviço adequado, tomando por base as seguintes disposições:

1. DAS CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1.1. Considerando as bases estipuladas no contrato de concessão, a legislação de regência, bem como os fatos e os efeitos nefastos gerados pela redução das atividades sociais e dos deslocamentos das pessoas, que provocaram queda acentuada na demanda de usuários do transporte coletivo, com a conseqüente queda da arrecadação que, pelos estudos preliminares realizados, sequer alcança o patamar necessário para garantia de continuidade das operações imprescindíveis para atendimento da população mais carente;

1.2. Considerando os ajustes já realizados na operação e que garantem que a oferta de serviços não será reduzida na mesma proporção da queda de demanda, pois é necessário atender às mínimas necessidades do serviço para atendimento da população;

1.3. Considerando a enorme dificuldade de caixa que esta queda de demanda e o aumento de custos vêm produzindo em todas as empresas operadoras de serviços de ônibus, o que exige providência urgente, sob pena de chegar-se à situação de insolvência em pouco tempo;

1.4. Considerando que, mesmo após controlada a situação da pandemia da Covid-19, o “novo normal” da demanda do serviço público não retomou os índices anteriores, necessários à cobertura mínima dos insumos;

1.5. Considerando que a população usuária dos serviços, que possui menor poder aquisitivo e depende do transporte coletivo, não pode sofrer mais perda financeira com a majoração da tarifa pública;

1.6. Considerando que os estudos técnicos realizados e finalizados de forma preliminar pela consultoria externa contratada pelo Município para diagnóstico do sistema de ônibus, cujos apontamentos compreendem o período de março/2020 até dezembro/2022;

1.7. Considerando a data-base de realinhamento da remuneração dos motoristas e pessoal de operação do transporte urbano fixada em 01 de julho de 2023, e levando em conta a proposta formalizada pelo sindicato dos trabalhadores de reajuste salarial imediato, tomando por base o INPC, do período, além da majoração de benefícios regulares e outros facultativos;

1.8. Considerando que a reposição salarial repercute em reajuste imediato da tarifa técnica pública, sem que se tenha finalizado a negociação salarial coletiva e sua repercussão no custo da prestação do serviço;

1.9. Considerando a necessidade da realização de novos estudos técnicos para o período de janeiro/2023 até o prazo final do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, para apuração do eventual descompasso econômico-financeiro da operação, seus impactos, formalização de ajustes de contas e a reorganização da operação dos serviços;

1.10. Considerando o repasse pelo Município para a concessionária dos recursos originados do programa de auxílio emergencial do Governo Federal;

1.11. Considerando que o Cálculo Tarifário da ANTP indica que a tarifa atual de R\$4,80 deve ser atualizada para a tarifa técnica de R\$5,74 (cinco reais e setenta e quatro centavos), apurados pela consultoria com base em dezembro de 2022;

1.12. Considerando que as premissas utilizadas na modelagem do certame não se consolidaram, já que novas tecnologias foram incorporadas ao cotidiano dos usuários, tais como: o teletrabalho, as funcionalidades de pagamento remoto, a telemedicina, além do estímulo ao uso do transporte individual, através da facilitação da aquisição de carros e motocicletas, e até mesmo das bicicletas; bem como o desenvolvimento de outros modais, especialmente o advento das novas tecnologias de aplicativos de transporte individual de passageiros, não previstas no Edital da Concorrência nº 03/2017 e nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão nº 01801/2018, que geraram impacto significativo na queda no número de usuários do serviço.

1.13. Considerando que o serviço público deve ser prestado de maneira adequada à população usuária, atendendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade tarifária, nos moldes do artigo 6º, §1º, da Lei Federal nº 8.987/1995 e na Lei 12.587/2012.

1.14. Considerando a necessidade de evitar descompasso no fluxo dos aportes compensatórios decorrentes de eventual diferença de tarifa de remuneração (técnica) e de tarifa usuário.

1.15. Considerando a necessidade de, conforme definido nas reuniões entre o Poder Público, a Concessionária e a empresa de consultoria contratada, responsável pelos Estudos técnicos, que são necessários revisar os custos da planilha tarifária durante a vigência do Termo de Acordo, em consonância com a nova metodologia de cálculo do custo quilométrico estabelecida no presente acordo.

1.16. Considerando os profícuos debates ocorridos nas audiências de mediação realizadas no CEJUSC EMPRESARIAL, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul;

ACORDAM:

2. DO PROCEDIMENTO JUDICIAL E DO DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO

Inicialmente, declaram os envolvidos que o presente Termo de Acordo Parcial foi precedido de conversações e ajustes no âmbito do Procedimento Judicial nº 6000323-06.2021.8.21.0001, que tramita perante o CEJUSC, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, através do qual ponderaram suas posições e pleitos em conjunto com seus representante legais e procuradores, culminando ao denominador comum e vantajoso para todos e, principalmente para o sistema de transporte público do Município de Montenegro, e que tudo já foi parcialmente analisado e está embasado no Projeto de Diagnóstico do Sistema de Transporte Urbano elaborado por etapas por empresa de consultoria especialmente contratada pelo Município para esta finalidade, consoante cláusulas, condições e obrigações que seguem.

3. DO OBJETO

O presente Termo de Acordo Parcial tem por objeto permitir ajustes emergenciais, parciais, provisórios, especiais e pontuais no Contrato de Concessão firmado entre os ACORDANTES, com o intuito de adequar as obrigações ali contidas em função do impacto da pandemia da COVID-19 e das normativas dela decorrentes, bem como em razão da verificação do momentâneo desequilíbrio econômico-financeiro da operação dos serviços, mediante aporte de recursos para compensar o eventual déficit a ser apurado nas condições vigentes, bem como aprimorar a mobilidade urbana para tornar minimamente equilibrada e

viável a operação do serviço público de transporte urbano, pelo prazo emergencial de 12 meses, podendo, no entanto, ser prorrogado até o limite de 18 meses, caso assim seja necessário.

4. DA REVISÃO DOS CUSTOS DA PLANILHA TARIFÁRIA DE 2023

A remuneração da concessionária, de janeiro/2023 a dezembro/2023, denominado a partir de agora de "período", será por quilômetro rodado/realizado, sendo o custo quilométrico de remuneração calculado de acordo com as regras metodológicas estabelecidas nas cláusulas a seguir relacionadas.

4.1. Dos Dados e Fatores de Utilizações Operacionais

A quilometragem, a frota operacional e os fatores de utilização de motoristas, para cálculo do custo quilométrico de remuneração de janeiro/2023, serão calculadas com base: (i) na operação realizada em janeiro/23, acrescida da previsão de oferta e demanda do Órgão Gestor para determinação da rodagem e da frota e; (ii) na operação de janeiro/2023, para determinação dos fatores de utilização iniciais de motorista. A frota operante inicial será estabelecida pelo Órgão Gestor, considerando-se os valores já empregados em janeiro/2023 e a estimativa para os meses seguintes, levando-se em conta eventual incremento de oferta. A frota total foi obtida mediante estimativa do Órgão Gestor com base no mês de janeiro/2023, considerando o incremento necessário de oferta ao longo do ciclo 2023 para atender eventual aumento da demanda, resultando numa frota total de 18 (dezoito) ônibus para o sistema. Esse quantitativo permanecerá fixo até o final do período. A frota operante será a necessária para operar as tabelas de tripulação vigentes em um dia útil de do ano base 2023, conforme critério do Órgão Gestor. Para determinação da frota total foram acrescidos sobre esta frota de um dia útil do ano base 2023 uma frota reserva de 10% (dez por cento), necessária para cobrir a reserva eventual e aquela a ser utilizada como recurso extraordinário para eventuais ajustes de oferta. Deve ser garantido sempre 10% (dez por cento) de frota reserva durante a vigência deste acordo.

A quilometragem mensal de janeiro/2023 corresponde a efetivamente realizada, enquanto a dos demais meses do período correspondem a estimativa do Órgão Gestor, que levaram em conta a quilometragem média de cada tipo de dia (úteis, sábados, domingos/feriados), multiplicada pela quantidade de cada tipo de dia no ano. O fator de utilização de motoristas será o calculado com base nos relatórios de “movimentação de viagem” dos sistemas de GPS (Sistema de posicionamento global) bem como ao ITS (Intelligent Traffic System), da operação de janeiro/2023. Para este mesmo percentual obtido será acrescida a remuneração de 10% (dez por cento) no salário de motorista. Os fatores de utilização de manutenção e pessoal administrativo serão ajustados para manter a mesma remuneração. O fator de utilização de motorista, a frota operacional efetivamente empregada no serviço e a rodagem efetivamente realizada para fins de revisão do custo quilométrico, de acordo com o cronograma estabelecido na Cláusula 4, ou seja, o valor do custo/km para fechamento do mês anterior deverá contemplar a quilometragem, frota operante e fatores de utilização efetivamente realizados. A frota operante a ser considerada para fins de revisão do cálculo do custo/km deverá ser aquela exigida pelo Poder Concedente. Em hipótese alguma será considerada frota operante que não tenha sido autorizada pelo Poder Concedente. A frota

cadastrada considerada para fins de apuração do Preço Médio Veículo - PMV ou "Veículo Híbrido" deverá obedecer a data-limite de inclusão de 31/12/2022, fica também flexibilizado a idade média. A frota a ser considerada para o cálculo das faixas etárias, depreciação e remuneração deverá respeitar a idade limite de 12 (doze) anos para veículos que operam as linhas urbanas e seletivos e 15 (quinze) anos para os veículos que operam as linhas rurais.

4.2. Dos Coeficientes de Consumo, das despesas gerais e Demais Fatores de Utilização

Os coeficientes de consumo (Combustível, Arla, Óleos e Lubrificantes, Peças e Acessórios, Quinquênio e Outras Despesas, Pneus/Recapagens e Combustíveis) as despesas gerais (frete, treinamentos, impostos prediais, serviços terceiriza, ...) e os Fatores de Utilização (Administrativos, Manutenção e Fiscal) para cálculo do custo/km de remuneração inicial serão os da última revisão realizada em 2019. Os itens acima serão atualizados com base nas informações de junho/2022 a maio/2023. A apuração dos novos valores será realizada entre agosto/2023-setembro/2023, aplicando seus resultados retroativamente ao cálculo do custo quilométrico desde janeiro/2023 até dezembro/2023. Os dados para determinação do coeficiente de consumo de combustível devem ser enviados de forma mensal, para permitir seu cálculo ponderado ao período de uso referido equipamento. Em cada período deverá ser apurada a quilometragem e a quantidade de diesel utilizado.

4.3 Dos Salários e Preços dos Insumos Considerados nos Cálculos

4.3.1 Da Atualização dos Valores de Veículos

Os modelos adquiridos serão atualizados pela média dos valores constantes nas Notas Fiscais de Chassis e Carrocerias, cotações realizadas e notas referências de outros Município que tenham adquiridos veículos com as mesmas características de chassi e carroceria.

4.3.2 Salários

Atualização anual em 1º de julho (data base da categoria dos rodoviários do Município), conforme valores definidos em Convenção coletiva da categoria, desde que não ultrapassado o percentual de reajustamento do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC).

4.3.3 Diesel

Preço do combustível – atualização semestral com base no preço médio de janeiro a junho de 2023, obtido, preferencialmente, através de pesquisa junto à Agência Nacional do Petróleo (ANP), Gás Natural e Biocombustíveis (preço médio de distribuição da série mensal de combustíveis líquidos), ou na falta desta, das Notas Fiscais de compra das Concessionárias (preço médio mensal ponderado pelo volume de compra de todos os meses). Apenas por ocasião da apuração da nova tarifa em janeiro (valor de largada ou inicial), o preço do combustível a ser considerado deve ser o apurado em data mais próxima do cálculo (preço médio de distribuição da série mensal de combustíveis líquidos da ANP ou preço médio mensal ponderado pelo volume de compra de todos os meses). Apurada diferença entre o preço de largada e o preço médio de janeiro a junho (1º semestre), apura-se novamente o

custo total do período do primeiro semestre, e acerta se a eventual diferença existente. No segundo semestre, de julho a dezembro, apurada diferença entre o preço ajustado e o preço médio de julho a dezembro (2º semestre), apura-se novamente o custo total do período do segundo semestre, e acerta-se eventual diferença existente nesse segundo semestre.

4.3.4 Demais Preços de Insumos, Benefícios e Seguros

Atualização anual considerando os valores o mais próximo possível da data de 1º de janeiro, sem revisão ao longo do "período".

4.4 Dos Documentos Necessários para o Cálculo

Os documentos necessários para embasar o cálculo de custo quilométrico, solicitados pelo Órgão Gestor com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, deverão ser entregues pela concessionária até primeira quinzena de cada mês.

5. Do Cálculo do Custo, Receita Operacional e Subsídio ao Sistema

O custo total corresponderá ao produto entre o seu custo quilométrico, calculado conforme as regras estabelecidas neste Termo, considerando também a remuneração de serviço e a dedução da receita [Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB], e a sua quilometragem mensal realizada. A receita operacional corresponderá ao produto entre os passageiros equivalentes do sistema, a tarifa usuário. O subsídio mensal corresponderá a diferença entre o custo e a receita total operacional, calculado conforme as cláusulas deste Termo. Fica estabelecido que qualquer valor extra tarifário aportado pelo município, como forma de financiamento/subsídio, será considerado como parcela de complemento para quitação do pagamento do custo calculado do quilômetro realizado. Incluem-se dentro deste princípio, os valores que possam ser enviados por programas ou de forma emergencial pelo Governo Estadual e Federal, bem como novas receitas extratarifárias ou programas sociais criados e que serão aportados pelo Município com o objetivo de custear passagens.

6 Dos Compromissos Entre as Partes

A concessionária compromete-se a disponibilizar acesso a todos os relatórios e aos sistemas de GPS (Sistema de posicionamento global) bem como ao ITS (Intelligent Traffic System), mantendo sempre atualizado com as tabelas horárias definidas pelo Poder Público, com o objetivo de servir para a realização de todas as auditorias por agente externo.

O Poder Público contratará um serviço de consultoria e assessoria que atuará como agente externo de auditoria, responsável por emitir relatórios mensais operacionais e de equilíbrio econômico-financeiros do sistema de transporte, bem como sugerir propostas de melhorias do sistema com o objetivo de atender com qualidade e conforto os usuários do transporte público.

7. DA MANUTENÇÃO PROVISÓRIA DA TARIFA PÚBLICA E DAS DEMAIS COMBINAÇÕES

7.1. Em observância às regras do edital de licitação, à lei e ao contrato de concessão, que levam em conta para apuração da tarifa técnica (de remuneração dos custos, Lei Nacional nº 12.587/2012, art. 9º, §2º), o uso da metodologia de Cálculo Tarifário da ANTP, e considerando a finalização dos estudos preliminares pela consultoria contratada pelo Município, bem como a necessidade premente de reajuste salarial dos trabalhadores em transporte coletivo, no índice atrelado ao INPC, a partir de 01 de julho de 2023, sem que se implemente, por ora, o repasse tarifário, impõe-se a manutenção provisória do valor da tarifa atual, no patamar de R\$4,80 (quatro reais e oitenta centavos), até 01 de janeiro de 2024, ou até que se ultime o estudo da consultoria para apuração do eventual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão a partir de janeiro/2023 até dezembro/2023, condição que se implementa temporalmente para o que vier a ocorrer primeiro;

7.2. Para o caso de necessidade de reajuste da tarifa a partir de 01 de janeiro de 2024, adotar-se-á os dados e elementos constantes na metodologia de Cálculo Tarifário da ANTP;

7.3. Dentro do prazo do presente acordo e, a contar de 1º de janeiro de 2023 até 31 de dezembro de 2023, será apurado mensalmente o déficit conforme metodologia estabelecida neste Termo, podendo as partes ajustar, de comum acordo, que não haverá a implementação da nova tarifa pública a partir de 01 de janeiro de 2024;

7.4. Tomando por base o 4. Relatório. Plano de Redimensionamento e Contingenciamento do Sistema de Transporte Público Municipal, que fará parte do presente Termo, apurado pela consultoria contratada, as partes convergem e concordam com os valores apontados, no item 6.4.2 do referido Relatório, a título de déficit da operação dos serviços, especificamente ao período de março/2020 a dezembro/2022, nos termos da Lei Nacional nº Lei nº 12.587/2012, artigo 9º, parágrafo 3º, e que alcança a quantia de R\$ 2.357.202,46 (Dois milhões, trezentos e cinquenta e sete mil, duzentos e dois reais e quarenta e seis centavos);

7.4.1 Os valores apurados serão atualizados monetariamente pelo INPC e juros legais de 1% ao mês e ainda descontados os valores já repassados pelo Poder Público a concessionária referente aos repassados pelo governo Federal, ao Município de Montenegro, conforme a Emenda Constitucional nº 123/2022 e a Portaria Interministerial MDR/MMFDH nº 09/2022, no valor de R\$ 842.833,20 (oitocentos e quarenta e dois mil, oitocentos e trinta e três reais e vinte centavos e ainda descontados os valores devidos de ISSQN e FUNTRAN pela concessionária no valor de R\$ 549.270,75 (quinhentos e quarenta e nove mil, duzentos e setenta reais e setenta e cinco centavos), as partes acordam que todos os valores descritos acima serão alvo de atualização monetária e as devidas atualização de valores.

7.5. Sendo este o valor necessário para garantir a execução do contrato, a solução encontrada passa, necessariamente, pelo aporte de recursos financeiros para compensar o déficit, mediante subsídio tarifário direto para a concessionária satisfazer integralmente os custos operacionais pretéritos apurados;

7.6. O Município de Montenegro, por meio de seu Poder Executivo, assume a obrigação de viabilizar, até o dia 30 de junho de 2023, em regime de urgência, os procedimentos necessários para a assunção das despesas aqui tratadas, estimativas de impacto orçamentário, declaração do ordenador da despesa com comprovação da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual - LOA, compatibilidade com o Plano Plurianual – PPA e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, em atendimento aos ditames constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal, de maneira a autorizá-lo a fazer as necessárias adaptações no contrato de concessão titulado pela empresa SILAS, bem como prover aporte de recursos para compensar o déficit apurado nas condições aqui estipuladas;

7.7. O aporte de recursos para compensar o déficit estabelecidos e apurados no relatórios da consultoria explanados nos itens 4 deste Termo do transporte coletivo mediante subsídio tarifário direto para a concessionária satisfazer os custos operacionais pretéritos se dará através do pagamento integral da quantia apurada em até 12 (doze) parcelas mensais sucessivas, podendo, no entanto, ser efetuada a amortização em valor parcial ou integral, desprezando-se o modelo de parcelamento aqui ajustado, caso o Município seja contemplado com recursos federais ou estaduais, ou até mesmo caso haja melhora na arrecadação tributária durante o período de tempo do presente acordo e que permita a antecipação;

7.8. O valor do aporte financeiro aqui referido será computado mensalmente para fins de amortização do déficit histórico já apurado;

7.9. O Município efetuará o pagamento das parcelas aqui indicadas até o quarto dia útil do mês imediatamente subsequente ao transporte realizado, iniciando o primeiro aporte até 06 de julho de 2023;

8. DO REALINHAMENTO DO TERMO DE ACORDO PARCIAL

8.1. Para apuração do eventual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão no período de janeiro/2023 até a data final de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, a concessionária se obriga a apresentar mensalmente ao Município todos os documentos, notas fiscais e prestar todas as informações e acessos aos sistemas com o objetivo de subsidiar os cálculos de custo quilométrico e receitas conforme metodologia estabelecida neste Termo, com os dados e elementos necessários para acompanhamento e apurações técnicas;

8.2. A concessionária se obriga, ainda, a manter a integralidade da operação dos serviços atualmente realizados;

8.3. As tabelas de horários e linhas anexas ao presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL poderão sofrer modificações, incrementos, supressões e/ou paralisações até o dia 31 de dezembro de 2023, momento em que as partes debaterão sobre a necessidade de eventuais ajustes;

8.4. Excepcionalmente, em razão da eventual necessidade pública, a concessionária poderá utilizar frota de veículos metropolitana, devidamente registrada e habilitada perante a METROPLAN, suprimindo-se, durante o período de uso, a remuneração e depreciação destes veículos no cálculo tarifário, de maneira a adequar a frota a necessidade do serviço;

8.5. Em havendo necessidade imprescindível e inadiável de aumento na quantidade da oferta de serviços (linhas e horários) durante o prazo de vigência deste acordo e havendo repercussão financeira no custo apurado, o Município se obriga a efetuar a complementação financeira correspondente em favor do serviço prestado pela concessionária, adotando como base o custo quilométrico equivalente ao apurado pela metodologia estabelecida no item 4. deste Termo.

8.6. O aporte financeiro aqui indicado não será computado como passageiros pagantes/equivalentes para o próximo cálculo tarifário, pois o valor aportado objetiva compensar os efeitos da grave crise que assolou o sistema de transporte coletivo urbano;

8.7. Havendo apuração do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão a partir de janeiro/2023, com base na Cálculo Tarifário da ANTP, deverá o Município adotar as medidas necessárias para efetuar o equilíbrio econômico-financeiro junto a concessionária do montante apurado, seja em parcelas ou de modo integral, subsídios, receitas extra tarifárias, custeio de gratuidades independentemente do outro pagamento aqui previsto e relativo ao déficit do período de março/2020 a dezembro/2022;

8.8. Levando em conta que já houve ajuste pretérito entre as partes em relação a suspensão temporária do pagamento da taxa FUNTRAN, cujo procedimento ainda pende de finalização, o Município assume a obrigação de viabilizar, até o dia 30 de junho de 2023, em regime de urgência, os procedimentos necessários para suspensão ou redução da taxa à alíquota zero, as estimativas de impacto orçamentário, declaração do ordenador da despesa com comprovação da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual - LOA, compatibilidade com o Plano Plurianual – PPA e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, em atendimento aos ditames constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal, de maneira a autorizá-lo a fazer as necessárias adaptações no contrato de concessão titulado pela empresa SILAS nas condições aqui estipuladas;

8.9. Por força da existência de pendências no tocante a TAXA DO FUNTRAM pela concessionária em quantia atualizada até o mês de maio/2023, no montante de R\$ 192.515,90 (Cento e noventa e dois mil, quinhentos e quinze reais e noventa centavos), se obriga o Município a garantir a expedição da competente certidão positiva com efeito de negativa em favor da concessionária até que se ultime o novo regramento;

8.10. O Município também se obriga a promover a suspensão ou isenção temporária da cobrança da alíquota do ISS (imposto sobre serviços) incidente na operação do transporte coletivo, objeto do contrato de concessão em comento, e assume a obrigação de viabilizar, até o dia 30 de junho de 2023, em regime de urgência, os procedimentos necessários para suspensão ou isenção do tributo indicado, as estimativas de impacto orçamentário, declaração do ordenador da despesa com comprovação da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual - LOA, compatibilidade com o Plano Plurianual – PPA e com a Lei

de Diretrizes Orçamentárias - LDO, em atendimento aos ditames constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal, de maneira a autorizá-lo a fazer as necessárias adaptações no contrato de concessão titulado pela empresa SILAS nas condições aqui estipuladas;

8.11. Por força da existência de pendências no tocante ao ISS pela concessionária em quantia atualizada até o mês de maio/2023, no montante de R\$ 356.709,91 (Trezentos e cinquenta e seis mil, setecentos e noventa e nove reais e um centavo), se obriga o Município a garantir a expedição da competente certidão positiva com efeito de negativa em favor da concessionária até que se ultime o novo regramento;

8.12. Pelo prazo de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, fica ajustada a manutenção da integralidade da frota atual de veículos, inclusive no que se refere ao quesito acessibilidade, flexibilizando e desprezando-se a idade média, obrigando-se a concessionária a manter atualizados os laudos de vistoria veicular, apresentando-os ao Município para acompanhamento e verificação nos prazos legais;

8.13. As partes ajustam também a supressão da obrigação da pactuação pela concessionária do seguro-garantia do contrato de concessão pelo tempo de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL, devendo ser retomada a obrigação logo após o término do prazo;

8.14. O Município, durante o prazo de vigência do presente instrumento, assume a obrigação de firmar convênio com a METROPLAN a fim de compatibilizar as operações do transporte urbano e metropolitano, inclusive no que se refere a sistematização dos reajustes tarifários de forma concomitante;

8.15. As partes ajustam a prorrogação dos termos do acordo parcial já homologado pelo CEJUSC/TJRS, no que não conflitar com o aqui disposto, pelo mesmo prazo de vigência do presente TERMO DE AJUSTE PARCIAL.

9. DA VIGÊNCIA, EXTINÇÃO, PRORROGAÇÃO E CLÁUSULA SUSPENSIVA

9.1. Este Termo de Acordo Parcial tem sua vigência a partir de sua assinatura até 07 de junho de 2024, podendo ser prorrogado, por comum acordo entre as partes, até 31 de dezembro de 2024;

9.2. As medidas aqui citadas que dependam da aprovação pela Câmara Municipal de Vereadores ficam suspensas até a aprovação do projeto de lei que deverá enviado pelo Poder Executivo, em regime de urgência;

9.3. O pagamento das parcelas aqui previstas a título de subsídio tarifário será automaticamente amortizado caso seja efetivado aporte externo de valores ao sistema de transporte público, a exemplo de subsídios e/ou subvenções estaduais e/ou federais específicas para o setor, que contemplem as despesas e insumos aqui tratados. Cabendo a concessionária informar ao Município o recebimento das eventuais subvenções ou subsídios federais ou estadual;

10. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Este Termo de Entendimento Parcial tem caráter irrevogável e irretratável, obrigando as Partes e seus sucessores, devendo ser homologado pelo juízo do CEJUSC/TJRS, formando título executivo judicial;

11. DO FORO

Fica eleito o Foro da Comarca de Montenegro para dirimir quaisquer dúvidas sobre este ajuste.

E por estarem de acordo com todas as cláusulas deste Termo de Entendimento Parcial, as partes o assinam em 2 (duas) vias de igual teor e forma.

Montenegro/RS, 14 de junho de 2023.

MUNICÍPIO DE MONTENEGRO
Prefeito Municipal, Sr. Gustavo Zanatta

JOAO FLAVIO KOCH:00583928072

Assinado digitalmente por JOAO FLAVIO KOCH:00583928072
ID: 0=BR, 0=ICP-Brasil, OU=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, OU=RFB e-CPF A3, OU=(EM BRANCO), OU=01579269000174, OU=certificado digital, CN=JOAO FLAVIO KOCH:00583928072
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização:
Data: 2023.06.15 09:39:00 -03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 12.1.1

SILAS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS LTDA
Diretor, Sr. João Flávio Koch

Advogado da SILAS
Dr. Itacir dos Santos Schilling
OAB/RS 59.193

ADAO DE CASTRO
JUNIOR:52269450000

Assinado de forma digital por ADAO DE CASTRO JUNIOR:52269450000
Dados: 2023.06.15 12:36:32 -03'00'

Consultor Sr. Adão de Castro Júnior
Responsável Técnico da CDTRAN, consultoria contratada pelo Município

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi proposto para assinatura digital na plataforma Portal OAB. Para verificar as assinaturas clique no link: <https://oab.portaldeassinaturas.com.br/Verificar/4F5C-87DC-3BA3-91A8> ou vá até o site <https://oab.portaldeassinaturas.com.br:443> e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

Código para verificação: 4F5C-87DC-3BA3-91A8



Hash do Documento

F2294FF82EA5295522505D613365ACE9B16F8B5F31FF07B240A46CA68212119E

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 15/06/2023 é(são) :

Itacir Dos Santos Schilling - 404.981.070-00 em 15/06/2023 11:21

UTC-03:00

Tipo: Certificado Digital



Memorando 4- 8.097/2023

De: Paulo C. - 8-PGM-SAAJ

Para: 0-PG - Procurador-Geral

Data: 17/07/2023 às 14:42:35

Encaminho.

—

Paulo Henrique S. Carneiro

Estagiário de Direito

Memorando 5- 8.097/2023

De: Paulo J. - GP-DTRANS

Para: GP-DTRANS-FTRANS - Serviço de Fiscalização de Trânsito

Data: 17/07/2023 às 15:10:26

Ao fiscal

—

Paulo Reinaldo Tempass Junior
Diretor de Transporte e Trânsito

Memorando 6- 8.097/2023

De: Fábio A. - GP-DTRANS-FTRANS

Para: GP-DTRANS - Departamento de Transporte e Trânsito

Data: 18/07/2023 às 11:53:06

Sr. Diretor:

Na condição de Fiscal Operacional dos serviços locais de TCP e tendo recebido a demanda no dia de ontem, tenho a comentar:

1 - Dado que boa parte dos temas tratados são de natureza financeira, me parece prudente também a manifestação do atual Fiscal Financeiro do serviço, o contador Edson Dias Gargione lotado na SMF;

2 - O PI apresentado, dá conta em seu artigo quinto que "Art. 5º O Poder Público Municipal deverá **manter o controle e o monitoramento dos custos operacionais**, de acordo com a legislação vigente e os termos do contrato de concessão, e garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros."

Singela dúvida: Qual setor faria este controle e monitoramento dos custos?

3 - O mesmo PL, em seu artigo sexto dá conta que as revisões das tarifas deverão " - **aferir o equilíbrio econômico financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de**

Passageiros...." (inciso III).

No parágrafo único é previsto que "O poder público, quando proceder à revisão extraordinária das tarifas, deverá **emitir parecer técnico"**

Mesmo questão anterior, qual setor fará os serviços?

4 - O artigo sétimo do PL se refere ao município de Gravataí, procede?

5 - Já minuta do Decreto, nos artigos primeiro, e vigésimo terceiro, se refere à "Secretaria Municipal de **Mobilidade Urbana**", temos ou teremos esta Secretaria?

6 - No artigo quinto, inciso segundo, letra "c" é dado que deveremos "Manter o controle permanente da **gestão econômico-financeira e o monitoramento dos custos** operacionais do STP "

Novamente pergunto: Qual setor fará este trabalho?

7 - No artigo nono, parágrafo primeiro, se afirma que a Secretaria xxxxxxxxxxxxxxxx emitirá relatório mensal.

Qual setor fará este serviço?

8 - O artigo dezesseis dá como encargo à operadora "... **auxiliar** na implantação e conservação de abrigos de ônibus e terminais " (inciso VII)

O termo destacado (auxiliar) me parece subjetivo, carecendo de maior especificidade.

9 - O inciso oitavo do artigo 18 determina que o usuário do TCP nado deve ".. **transferir ou comercializar vale-transporte ou qualquer benefício de isenção ao**

transporte público, que seja lhe conferido."

Qual seria a penalidade a ser aplicada?

10 - O artigo vigésimo primeiro afirma que "As passagens serão creditadas no "Cartão Social" e deverão ser utilizadas, pelos beneficiários, exclusivamente nos ônibus do sistema de transporte público municipal"

É correto entender que este benefício poderá ser utilizado também no serviço seletivo?

Saliento que este modal, atualmente, não opera com isenções e subsídios.

11 - O artigo vigésimo segundo se refere a "Secretaria Municipal da Família, Cidadania e Assistência Social ..."

A PMM conta com esta Secretaria?

É o que tenho, neste momento, encaminhado para parecer e encaminhamentos.

Memorando 7- 8.097/2023

De: Vlademir V. - SG

Para: GP-DTRANS-FTRANS - Serviço de Fiscalização de Trânsito

Data: 19/07/2023 às 10:15:38

Sr. Fiscal do Contrato

A minuta do PL a ser enviado a câmara, já foi corrigida para a realidade desta prefeitura, ou seja, onde le-se "Gravataí" foi alterado para Montenegro pois como disse, tratava-se de minuta ou seja, exemplo copiado daquela cidade.

Também quanto aos questionamentos sobre responsabilidades, nada muda ou seja o DTT continua com suas atribuições frente ao TP do Município naquilo previsto no contrato de concessão. Porém, cabe salientar que para a implementação de todo o programa previsto estamos providenciando contratação de empresa de consultoria que trabalhará neste acompanhamento técnico mensal, já que a prefeitura não possui este know-how o que tem prejudicado esta demanda da população por TP.

Então, tudo aquilo que necessite cálculos, normas, números reais, auditorias, etc...será suportado por essa empresa contratada.

Quanto aos outros questionamentos sobre "Secretaria de Mobilidade Urbana" caso haja necessidade de criação esta será uma discussão a posteriori.

Esperamos primeiro aprovar o programa na câmara de vereadores, depois e paralelamente contratar empresa de consultoria e só então implementar o programa.

—

Vlademir Ramos Gonzaga

Secretario Geral

Rua João Pessoa 1363,

CNPJ 90.895.905/0001-60

Telefone: 55 51 3649 8253 (51)98177-2576

Memorando 8- 8.097/2023

De: Alexandre M. - 0-PG

Para: 8-PGM-SAAJ - Setor de Atividades Auxiliares / Jurídico

Data: 25/07/2023 às 08:05:20

Setores envolvidos:

Prefeito, GP-CG, GP-CG-CCONV, SG, 9-PGM-AAL, SMF, SMOP-DTRANS, SMOP-DTRANS-FTRANS, 8-PGM-SAAJ, 0-PG

Programa de Qualificação do Transporte Público Municipal

Bom dia.

Segue conforme manifestações das áreas afins a minuta de PL a ser encaminhada.

cordialmente

—

Alexandre Muniz de Moura

Procurador-Geral



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 4648-544E-7C24-4E93

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ ALEXANDRE MUNIZ DE MOURA (CPF 951.XXX.XXX-68) em 25/07/2023 08:05:30 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/4648-544E-7C24-4E93>

Memorando 9- 8.097/2023

De: Paulo C. - 8-PGM-SAAJ

Para: 9-PGM-AAL - Assessoria de Apoio Legislativo

Data: 25/07/2023 às 10:24:48

Encaminhado.

—

Paulo Henrique S. Carneiro

Estagiário de Direito

Memorando 10- 8.097/2023

De: Germano K. - 9-PGM-AAL

Para: Prefeito - Prefeito

Data: 27/07/2023 às 09:13:00

[Antonio Miguel Filla - SMF](#)

[Gustavo Zanatta - Prefeito](#)

Para assinatura do ordenador de despesa.

—

Germano Henrique Kochenborger

Assessoria de Apoio Legislativo

Anexos:

Declaracao_Ordenador_MOBILIDADE.pdf

Assinado digitalmente (anexos) por:

Assinante	Data	Assinatura
Gustavo Zanatta	27/07/2023 09:29:25	1Doc GUSTAVO ZANATTA CPF 938.XXX.XXX-53

Para verificar as assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/> e informe o código: **1A2B-E44B-881A-8E44**

DECLARAÇÃO DO ORDENADOR DA DESPESA

Gustavo Zanatta, Prefeito Municipal de Montenegro, no uso de minhas atribuições legais e em cumprimento às determinações da Lei Complementar 101-2000, na qualidade de Ordenador de Despesas, e à vista do investimento em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e a conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro. DECLARO existir recursos orçamentários para a execução das despesas decorrentes do programa proposto.

Declaro, que a execução da despesa acima referida não contraria nenhum dispositivo legal, notadamente da Constituição Federal, da Lei Orgânica Municipal e demais leis em vigor, em especial a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Montenegro, 27 de julho de 2023.

Gustavo Zanatta – Prefeito Municipal



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 1A2B-E44B-881A-8E44

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ GUSTAVO ZANATTA (CPF 938.XXX.XXX-53) em 27/07/2023 09:29:23 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/1A2B-E44B-881A-8E44>

Memorando 11- 8.097/2023

De: Germano K. - 9-PGM-AAL

Para: Prefeito - Prefeito

Data: 27/07/2023 às 09:29:22

[Gustavo Zanatta - Prefeito](#)

[Renan Roberto Boos - GP-CG](#)

[Vladimir - SG](#)

PL n.º 95/2023 Dispõe sobre o investimento em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e ao sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros do município de Montenegro, e dá outras providências.

—

Germano Henrique Kochenborger

Assessoria de Apoio Legislativo

Anexos:

202395_27_07_OF_101_SG_MOBILIDADE.pdf

202395_27_07_OF_101_SG_MOBILIDADE_mensagem.pdf

Assinado digitalmente (anexos) por:

Assinante	Data	Assinatura
Gustavo Zanatta	27/07/2023 09:30:09	1Doc GUSTAVO ZANATTA CPF 938.XXX.XXX-53

Para verificar as assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/> e informe o código: **BFCE-8EFC-6DC2-E985**

PROJETO DE LEI N.º 95, DE 27 DE JULHO DE 2023.

Dispõe sobre o investimento em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e ao sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros do município de Montenegro, e dá outras providências.

Art. 1º Fica o Poder Público Municipal autorizado a investir em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e a conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

§ 1º A concessão de subsídio deverá estar em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

§ 2º Para fins desta Lei, subsídio tarifário é o aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros, com a finalidade de diminuir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, combater o transporte irregular e incentivar a utilização do transporte público.

§ 3º Os investimentos em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana devem priorizar a acessibilidade, a qualidade e a segurança nos deslocamentos das pessoas e promover o desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável.

Art. 2º O subsídio que trata o artigo anterior poderá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de serviços de transporte público ou privado, de passageiros, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a indenização do déficit tarifário, do sistema de transporte público coletivo de passageiros, referente ao período de março de 2020 a dezembro de 2022 será no valor de R\$ 1.280.440,07 (um milhão duzentos e oitenta mil quatrocentos e quarenta reais e sete centavos), cujo pagamento se dará em 12 (doze) parcelas mensais, iguais e sucessivas, no valor de R\$ 106.703,33 (cento e seis mil setecentos e três reais e trinta e três centavos).

Art. 4º O aporte de valores ao sistema de transporte público se dará na modalidade de subvenção econômica.

§ 1º O aporte de que trata o caput deverá ser utilizado na aquisição de passagens e aplicado nos programas de políticas públicas de assistência social e demais políticas públicas de isenção de tarifas já existente ou de promoção de auxílio à população desempregada.

§ 2º Por decorrência da subvenção econômica fica congelado o valor da tarifa vigente no transporte público urbano de Montenegro até 31 de dezembro de 2023.

Art. 5º O Poder Público Municipal deverá manter o controle e o monitoramento dos custos operacionais, de acordo com a legislação vigente e os termos do contrato de concessão, e garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Art. 6º As revisões da tarifa pública e de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público, observando o estabelecido no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas concessionárias aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, conforme parâmetros, metodologia de cálculos ou indicador definido em edital licitatório ou no contrato de prestação de serviço.

Parágrafo único. O poder público, quando proceder à revisão extraordinária das tarifas, deverá emitir parecer técnico com todos os levantamentos previstos no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço, visando à aferição do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, submetendo a apreciação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT.

Art. 7º Toda criação, alteração ou ampliação de gratuidades, isenções, abatimentos ou outros benefícios tarifários do transporte coletivo urbano de Montenegro deverão ser efetuadas por lei específica, na qual deverá constar expressamente a fonte para o custeio, não podendo tais recursos advirem do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Art. 8º Fica ainda o Poder Executivo autorizado, suspender a cobrança da Taxa de Gerenciamento que incide sobre o cálculo da tarifa, constante da cláusula VI do Contrato de Concessão oriundo da Concorrência Pública nº 003/2017.

Art. 9º O Poder Executivo poderá aditar o contrato de concessão de transporte coletivo para viabilizar a consecução dos objetivos expressos nesta lei.

Art. 10. As despesas autorizadas pela presente Lei serão consignadas no Plano Plurianual – PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e Lei Orçamentária Anual – LOA, através de Lei de Emenda ao Orçamento, que versará exclusivamente sobre a matéria.

Art. 11. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 12. O Poder Executivo poderá editar Decreto para detalhar normas, definir conceitos e atribuições para viabilizar a correta aplicação da lei.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, em 27 de julho
de 2023.

GUSTAVO ZANATTA
Prefeito Municipal

Ofício n.º 101/2023-GP-AAL

Montenegro, 27 de julho de 2023.

Assunto: Mensagem Justificativa do Projeto de Lei n.º 95/2023

Excelentíssimo Senhor Presidente:

Encaminho o projeto de lei anexo com o objetivo de autorizar o Executivo Municipal a investir em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e a conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

O presente projeto de lei visa o subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro. A concessão de subsídio está em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal. O aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros tem como principal finalidade reduzir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, em sua maioria compostos de público pobre, humilde, necessitado do transporte coletivo, e de funcionários e trabalhadores da indústria e comércio do município, numa proposta que visa auxiliar na geração de empregos e retomada econômica do município, sem, para isso, acabar com a gratuidade que hoje atende a parcela significativa da população. Serão, ainda, efeitos positivos o combate ao transporte irregular e o incentivo à utilização do transporte público. De tudo isso se conclui que a proposição é legítima e converge para uma mobilidade urbana sustentável, em benefícios sociais à coletividade de Montenegro, notadamente à população em geral e principalmente aos usuários do transporte público coletivo urbano, refletindo

em inquestionável socorro às políticas públicas que compõe o arcabouço de tutela ao bem estar dos munícipes. Por fim, é importante reforçar que o PL trata de um programa de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana do município com o objetivo de investimento para a melhoria na qualidade de vida dos munícipes.

Nesse sentido, solicito a aprovação do presente projeto de lei.
Atenciosamente,

GUSTAVO ZANATTA
Prefeito Municipal

A Sua Excelência o Senhor
Vereador Felipe Kinn da Silva
Câmara Municipal de Vereadores
Montenegro/RS



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: BFCE-8EFC-6DC2-E985

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ GUSTAVO ZANATTA (CPF 938.XXX.XXX-53) em 27/07/2023 09:30:08 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/BFCE-8EFC-6DC2-E985>

Memorando 12- 8.097/2023

De: Vanderbeli G. - SG

Para: 9-PGM-AAL - Assessoria de Apoio Legislativo

Data: 27/07/2023 às 09:57:16

Segue assinado,

—

Vanderbeli Griebeler
Assessora Especial II

Memorando 13- 8.097/2023

De: Germano K. - 9-PGM-AAL

Para: SMF - Secretaria da Fazenda

Data: 01/08/2023 às 10:48:42

Bom dia,

Precisamos encaminhar para Câmara o impacto orçamentário da proposta.

[Antonio Miguel Filla - SMF](#)

—

Germano Henrique Kochenborger
Assessoria de Apoio Legislativo

Memorando 14- 8.097/2023

De: Antonio F. - SMF

Para: SMF-CONT - Diretoria Contabilidade

Data: 01/08/2023 às 11:03:36

Tânia Elisa da Motta Brum - SMF-CONT

Sra Diretora, solicito atender ao despacho 13.

att

—

Antonio Miguel Filla
Secretário da Fazenda

Memorando 15- 8.097/2023

De: Tânia B. - SMF-CONT

Para: SMF - Secretaria da Fazenda

Data: 01/08/2023 às 12:18:37

Senhor Secretário:

Não há dotação orçamentária no orçamento de 2023 que contemple a despesa referida no Art. 3º da Minuta do PL em anexo. Também não vislumbramos tal meta na proposta da LDO 2024.

Neste sentido, não temos como efetuar o impacto orçamentário.

—

Tânia Elisa da Motta Brum

Diretora de Contabilidade

CRC/RS 089237/O-0

Memorando 16- 8.097/2023

De: Germano K. - 9-PGM-AAL

Para: SG - Secretaria Geral

Data: 21/08/2023 às 16:17:59

Segue a lei n.º 7.091-2023.

—

Germano Henrique Kochenborger
Assessoria de Apoio Legislativo

Anexos:

lei_n_7091_2023.pdf



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTENEGRO

Gabinete do Prefeito
“Montenegro Cidade das Artes”
“Capital do Tanino e da Citricultura”

LEI N.º 7.091, DE 15 DE AGOSTO DE 2023.

Dispõe sobre o investimento em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e ao sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros do município de Montenegro, e dá outras providências.

GUSTAVO ZANATTA, Prefeito Municipal, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte
L E I:

Art. 1º Fica o Poder Público Municipal autorizado a investir em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana e a conceder subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

§ 1º A concessão de subsídio deverá estar em consonância com os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por intermédio da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte coletivo urbano de passageiros e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

§ 2º Para fins desta Lei, subsídio tarifário é o aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros, com a finalidade de diminuir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários, combater o transporte irregular e incentivar a utilização do transporte público.

§ 3º Os investimentos em programas de apoio à infraestrutura de mobilidade urbana devem priorizar a acessibilidade, a qualidade e a segurança nos deslocamentos das pessoas e promover o desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável.

Art. 2º O subsídio que trata o artigo anterior poderá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de serviços de transporte público ou privado, de passageiros, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a indenização do déficit tarifário, do sistema de transporte público coletivo de passageiros, referente ao período de março de 2020 a dezembro de 2022 será no valor de R\$ 1.280.440,07 (um milhão duzentos e oitenta mil quatrocentos e quarenta reais e sete centavos), cujo pagamento se dará em 12 (doze) parcelas mensais, iguais e sucessivas, no valor de R\$ 106.703,33 (cento e seis mil setecentos e três reais e trinta e três centavos).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTENEGRO

Gabinete do Prefeito
“Montenegro Cidade das Artes”
“Capital do Tanino e da Citricultura”

Art. 4º O aporte de valores ao sistema de transporte público se dará na modalidade de subvenção econômica.

§ 1º O aporte de que trata o caput deverá ser utilizado na aquisição de passagens e aplicado nos programas de políticas públicas de assistência social e demais políticas públicas de isenção de tarifas já existente ou de promoção de auxílio à população desempregada.

§ 2º Por decorrência da subvenção econômica fica congelado o valor da tarifa vigente no transporte público urbano de Montenegro até 31 de dezembro de 2023.

Art. 5º O Poder Público Municipal deverá manter o controle e o monitoramento dos custos operacionais, de acordo com a legislação vigente e os termos do contrato de concessão, e garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Art. 6º As revisões da tarifa pública e de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público, observando o estabelecido no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas concessionárias aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, conforme parâmetros, metodologia de cálculos ou indicador definido em edital licitatório ou no contrato de prestação de serviço.

Parágrafo único. O poder público, quando proceder à revisão extraordinária das tarifas, deverá emitir parecer técnico com todos os levantamentos previstos no edital licitatório e no contrato de prestação de serviço, visando à aferição do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, submetendo a apreciação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT.

Art. 7º Toda criação, alteração ou ampliação de gratuidades, isenções, abatimentos ou outros benefícios tarifários do transporte coletivo urbano de Montenegro deverão ser efetuadas por lei específica, na qual deverá constar expressamente a fonte para o custeio, não podendo tais recursos advirem do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Art. 8º Fica ainda o Poder Executivo autorizado, suspender a cobrança da Taxa de Gerenciamento que incide sobre o cálculo da tarifa, constante da cláusula VI do Contrato de Concessão oriundo da Concorrência Pública nº 003/2017.

Art. 9º O Poder Executivo poderá aditar o contrato de concessão de transporte coletivo para viabilizar a consecução dos objetivos expressos nesta lei.

Art. 10. As despesas autorizadas pela presente Lei serão consignadas no Plano Plurianual – PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e Lei Orçamentária Anual – LOA, através de Lei de Emenda ao Orçamento, que versará exclusivamente sobre a matéria.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTENEGRO

Gabinete do Prefeito
“Montenegro Cidade das Artes”
“Capital do Tanino e da Citricultura”

Art. 11. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

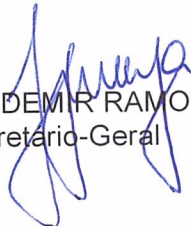
Art. 12. O Poder Executivo poderá editar Decreto para detalhar normas, definir conceitos e atribuições para viabilizar a correta aplicação da lei.


Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, em 15 de agosto de 2023.

REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE:

Data Supra.


VLADEMIR RAMOS GONZAGA
Secretário-Geral


GUSTAVO ZANATTA
Prefeito Municipal

Memorando 17- 8.097/2023

De: Tânia B. - SMF-CONT

Para: SMF - Secretaria da Fazenda

Data: 22/08/2023 às 10:25:26

Senhor Secretário:

Conforme já mencionado no despacho 15, seguimos não visualizando dotação consignada no orçamento de 2023 para atender o artigo 3º da Lei. Alertamos que se verifique junto à proposta de LDO 2024 se esta ação está contemplada.

—

Tânia Elisa da Motta Brum

Diretora de Contabilidade

CRC/RS 089237/O-0

Memorando 18- 8.097/2023

De: Antonio F. - SMF

Para: SMGEP-DPRI - Departamento de Relações Institucionais - A/C Camila G.

Data: 22/08/2023 às 10:35:44

Camila, solicito verificar a situação no sentido de criação de dotação 2023 para esta ação, bem como, inclusão na LDO2024..

—

Antonio Miguel Filla
Secretário da Fazenda

Memorando 19- 8.097/2023

De: Camila G. - SMGEP-DPRI

Para: SG - Secretaria Geral

Data: 22/08/2023 às 11:38:54

Setores (CC):

GP-CG-CCONV, SG

Para a abertura do crédito especial, para fins de inclusão no PPA/LDO e LOA ainda no exercício de 2023, necessito de algumas informações:

- Nome da ação no orçamento será: Incluso+?
- Qual o valor do programa?
- Da onde sairá esse valor? De qual dotação será reduzida?
- Sugiro a inclusão da ação no orçamento do GP/SG, dentro do programa: 0212 - Mobilidade Urbana.

Ainda, informo que não há previsão dessa ação na proposta da LDO 2024, sendo que a Audiência Pública para tal está marcada para amanhã, dia 23/08.

—

Camila de Souza de Godois

Diretora de Planejamento e Relações Institucionais

Memorando 20- 8.097/2023

De: Antonio F. - SMF

Para: SMGEP-DPRI - Departamento de Relações Institucionais

Data: 22/08/2023 às 11:49:09

- Nome da ação no orçamento será: Incluso+ (ok)
- Qual o valor do programa? *conforme Art 3º, o valor total é R\$ 1.280.440,07 que será pago em 12 parcelas mensais.*
- Da onde sairá esse valor? De qual dotação será reduzida? *O valor sairá dos Recursos Livres e a suplementação da nota dotação será reduzida da dotação 647.*
- Sugiro a inclusão da ação no orçamento do GP/SG, dentro do programa: 0212 - Mobilidade Urbana. (ok)

—
Antonio Miguel Filla
Secretário da Fazenda

Memorando 21- 8.097/2023

De: Camila G. - SMGEP-DPRI

Para: SMF - Secretaria da Fazenda

Data: 22/08/2023 às 14:11:15

Setores (CC):

SMF, SMF-CONT

Segue em anexo minuta de Projeto de Lei para complementação da SMF-Contabilidade.

Ainda me restou dúvidas do valor do crédito especial para 2023: colocamos o valor total do programa ou somente o valor de 5 parcelas (agosto/setembro/outubro/novembro e dezembro)?

—

Camila de Souza de Godois

Diretora de Planejamento e Relações Institucionais

Anexos:

Projeto_de_lei_Incluso_Silas.docx

Memorando 22- 8.097/2023

De: Tânia B. - SMF-CONT

Para: 8-PGM-SAAJ - Setor de Atividades Auxiliares / Jurídico

Data: 22/08/2023 às 16:31:50

Setores (CC):

SMF, 8-PGM-SAAJ

Setores envolvidos:

Prefeito, GP-CG, GP-CG-CCONV, SG, 9-PGM-AAL, SMF, SMF-CONT, GP-DTRANS, GP-DTRANS-FTRANS, SMGEP-DPRI, 8-PGM-SAAJ, 0-PG

Programa de Qualificação do Transporte Público Municipal

Segue minuta do Projeto de Lei em anexo.

—
Tânia Elisa da Motta Brum
Diretora de Contabilidade

CRC/RS 089237/O-0

Anexos:

Projeto_de_lei_Incluso_Silas_2_.docx



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 7BEC-C546-A9B8-5C0E

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ TÂNIA ELISA DA MOTTA BRUM (CPF 009.XXX.XXX-61) em 22/08/2023 16:32:06 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ ANTONIO MIGUEL FILLA (CPF 366.XXX.XXX-34) em 23/08/2023 09:08:58 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/7BEC-C546-A9B8-5C0E>

Memorando 23- 8.097/2023

De: Vania R. - 8-PGM-SAAJ

Para: 0-PG - Procurador-Geral

Data: 22/08/2023 às 16:47:27

Setores (CC):

9-PGM-AAL, 0-PG

Encaminhamos.

—

Vânia Rigon

Agente Administrativo

Memorando 24- 8.097/2023

De: Alexandre M. - 0-PG

Para: SMGEP-DPRI - Departamento de Relações Institucionais

Data: 24/08/2023 às 09:58:55

Setores envolvidos:

Prefeito, GP-CG, GP-CG-CCONV, SG, 9-PGM-AAL, SMF, SMF-CONT, GP-DTRANS, GP-DTRANS-FTRANS, SMGEP-DPRI, 8-PGM-SAAJ, 0-PG

Programa de Qualificação do Transporte Público Municipal

Bom dia.

Após o despacho 21 a Senhora Diretora de contabilidade acrescentou manifestação.

Remeto para Vossa Observação

cordialmente

—

Alexandre Muniz de Moura
Procurador-Geral



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 2D18-7A4F-07AC-E5CF

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ ALEXANDRE MUNIZ DE MOURA (CPF 951.XXX.XXX-68) em 24/08/2023 09:59:09 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/2D18-7A4F-07AC-E5CF>

Memorando 25- 8.097/2023

De: Camila G. - SMGEP-DPRI

Para: 9-PGM-AAL - Assessoria de Apoio Legislativo

Data: 24/08/2023 às 10:33:18

Setores envolvidos:

Prefeito, GP-CG, GP-CG-CCONV, SG, 9-PGM-AAL, SMF, SMF-CONT, GP-DTRANS, GP-DTRANS-FTRANS, SMGEP-DPRI, 8-PGM-SAAJ, 0-PG

Programa de Qualificação do Transporte Público Municipal

De acordo com a minuta de PL constante no despacho 22 da Diretoria de contabilidade.

—
Camila de Souza de Godois

Diretora de Planejamento e Relações Institucionais

Anexos:

Projeto_de_lei_Incluso_Silas.docx



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 8117-95E8-6698-BE2F

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ CAMILA ROSA DE SOUZA DE GODOIS (CPF 022.XXX.XXX-40) em 24/08/2023 10:33:31 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/8117-95E8-6698-BE2F>

Memorando 26- 8.097/2023

De: Germano K. - 9-PGM-AAL

Para: Prefeito - Prefeito

Data: 29/08/2023 às 15:33:25

[Gustavo Zanatta - Prefeito](#)

[Renan Roberto Boos - GP-CG](#)

[Vlademir - SG](#)

Ofício n.º 117/2023 que encaminha o PL n.º ____/2023 que inclui ações nas Metas e Prioridades do PPA 2022/2025, na LDO 2023 e abertura de Crédito Especial no valor de R\$ 1.280.440,07.

–

Germano Henrique Kochenborger
Assessoria de Apoio Legislativo

Anexos:

2023106_29_08_OF117_CREDITO_ESPECIAL_MOBILIDADE.pdf

2023106_29_08_OF117_CREDITO_ESPECIAL_MOBILIDADE_mensagem.pdf

Assinado digitalmente (anexos) por:

Assinante	Data	Assinatura
Gustavo Zanatta	30/08/2023 07:47:57	1Doc GUSTAVO ZANATTA CPF 938.XXX.XXX-53

Para verificar as assinaturas, acesse <https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/> e informe o código: **AE89-38B3-8C44-C495**

PROJETO DE LEI N.º _____, DE 29 DE AGOSTO DE 2023.

Inclui ações nas Metas e Prioridades do PPA 2022/2025, na LDO 2023 e abertura de Crédito Especial no valor de R\$ 1.280.440,07.

Art. 1º Inclui no Anexo I - Metas e Prioridades, do PPA 2022-2025, Lei nº 6.804, de 05 de agosto de 2021, e no Anexo III – Metas e Prioridades, da LDO de 2023, Lei nº 6.961, de 03 de outubro de 2022, no programa 0212 – Mobilidade Urbana, a ação: “Incluso +”, no Gabinete do Prefeito.

Art. 2º Fica o Poder Executivo Municipal autorizado abrir crédito especial adicional no valor de R\$ 1.280.440,07 (um milhão duzentos e oitenta mil, quatrocentos e quarenta reais e sete centavos), nas seguintes classificações funcionais-programáticas:

02 Gabinete do Prefeito
11 Departamento de Transporte e Trânsito
15 Urbanismo
451 Infraestrutura Urbana
0212 Mobilidade Urbana
1212 Incluso +
3.3.60.45.00.00.00.00 - 5710 - Subvenções Econômicas
Valor: R\$ 1.280.440,07

Art. 3º As despesas resultantes da abertura do crédito especial a que se refere o artigo 2º serão reduzidas da dotação: 08.01.15.451.0158.1811.4.4.90.51.00.00.00 – 647 – Abertura, prolongamento, pavimentação, capeamento, microdrenagem de vias públicas.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, em 29 de agosto de 2023.

GUSTAVO ZANATTA
Prefeito Municipal

Ofício n.º 117/2023-GP-AAL

Montenegro, 29 de agosto de 2023.

Assunto: Mensagem Justificativa do Projeto de Lei n.º ____/2023

Excelentíssimo Senhor Presidente:

Encaminho o projeto de lei anexo com o objetivo de autorizar a incluir no Anexo I - Metas e Prioridades, do PPA 2022-2025, Lei nº 6.804, de 05 de agosto de 2021, e no Anexo III – Metas e Prioridades, da LDO de 2023, Lei nº 6.961, de 03 de outubro de 2022, no programa 0212 – Mobilidade Urbana, a ação: “Incluso +”, no Gabinete do Prefeito.

E abertura crédito especial no valor de R\$ 1.280.440,07 (um milhão duzentos e oitenta mil, quatrocentos e quarenta reais e sete centavos).

O presente projeto de lei é necessário para seguimento do programa de subsídio tarifário orçamentário nas modalidades de indenização, de aporte ou de custeio à tarifa do transporte, visando resguardar o exercício, o funcionamento e a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Montenegro.

Nesse sentido, solicito a aprovação do presente projeto de lei.

Atenciosamente,

GUSTAVO ZANATTA
Prefeito Municipal

A Sua Excelência o Senhor
Vereador Felipe Kinn da Silva
Câmara Municipal de Vereadores
Montenegro/RS





VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: AE89-38B3-8C44-C495

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ GUSTAVO ZANATTA (CPF 938.XXX.XXX-53) em 30/08/2023 07:47:57 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/AE89-38B3-8C44-C495>